

Processo C-37/21**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

22 de janeiro de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

30 de dezembro de 2021

Demandante:

flightright GmbH

Demandada:

Ryanair DAC, anteriormente Ryanair Ltd

Pedido de decisão prejudicial**do Amtsgericht Hamburg no processo 22 a C 22/02,
submetido ao Tribunal de Justiça da União Europeia***[omissis]* **nos termos do artigo 267.º TFUE****1. Motivo e fundamentação do pedido de decisão prejudicial**

O Amtsgericht Hamburg tem sido repetidamente chamado a pronunciar-se sobre litígios no quadro da aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, nos quais as partes discutem se o atraso de uma autorização de descolagem por parte dos gestores do tráfego aéreo é, enquanto tal, uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, independentemente da questão de saber se a causa do atraso da autorização de descolagem constitui, por si só, uma circunstância extraordinária. Esta questão é especialmente controvertida quando o atraso na autorização de descolagem é causado pelas condições meteorológicas existentes no aeroporto, sem que essas condições meteorológicas sejam, em si mesmas, extraordinárias para a região e para a época

do ano. Tendo em conta os litígios que se sucedem num lugar como Hamburgo, o órgão jurisdicional de reenvio considera que atualmente estas questões jurídicas são também pertinentes em numerosos processos noutras circunscrições judiciais com grandes aeroportos, tanto na República Federal da Alemanha como em toda a Europa, pelo que parece útil que o Tribunal de Justiça se pronuncie sobre esta questão de interpretação do artigo 5.º, n.º 3, a fim de obter clareza jurídica para o futuro em toda a Europa.

2. Factos no processo principal

2.1. Atraso considerável de 4 horas e 40 minutos

A Flightright GmbH e a Ryanair DAC opõem-se a respeito dos direitos cedidos pelos passageiros Sophia B. e Marvin B. Com base numa confirmação de reserva de voo que lhes tinha sido emitida, estes passageiros deviam, em 26.10.19, ser transportados por via aérea de Hamburgo para Cracóvia, onde deviam aterrar às 9.45 hora local. Na realidade, o avião da demandada só chegou a Cracóvia às 14.25 horas, de modo que se verificou um atraso no destino final de cerca de 4 horas e 40 minutos, ou seja, um atraso considerável no sentido da jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, equiparável a um cancelamento no sentido do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 e que dá direito a indemnização, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c) e do artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento.

2.2. Circunstância extraordinária devida a atraso na autorização de descolagem por causa de mau tempo

A demandada alega que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento 261/2004 a isenta do pagamento de indemnizações, uma vez que o atraso considerável resulta de uma circunstância extraordinária na aceção desta norma e que não estava em condições de evitar, mesmo tomando medidas razoáveis, nem esta circunstância nem as suas consequências.

Como tal circunstância extraordinária a companhia aérea alega o facto de o voo controvertido ter aterrado em Cracóvia com um atraso considerável por já ter descolado de Hamburgo com um atraso considerável, o que por sua vez resultou de o voo anterior ter chegado de Cracóvia a Hamburgo com um atraso considerável. Por sua vez, isto foi causado por um atraso de descolagem de 4 horas e 52 minutos em Cracóvia, devido a mau tempo [*omissis*]. O mau tempo consistiu em nevoeiro, que deu lugar a má visibilidade, com o conseqüente perigo para a segurança aérea.

A companhia aérea considera que se trata de uma circunstância extraordinária, dado que as condições meteorológicas não são da responsabilidade da demandada [*omissis*].

3. Disposições e regras de direito aplicadas pelo órgão jurisdicional de reenvio

O órgão jurisdicional de reenvio considera que as circunstâncias invocadas pela companhia aérea não são suficientes para demonstrar convincentemente a existência de uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Ao interpretar o conceito de «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, o órgão jurisdicional de reenvio baseia-se nas seguintes regras de direito:

- 3.1.: Como todas as derrogações, a derrogação prevista no artigo 5.º, n.º 3 deve ser objeto de interpretação estrita.
- 3.2.: Circunstâncias extraordinárias são apenas circunstâncias fora do ordinário (Acórdão do TJUE, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 29).
- 3.3.: [As ocorrências enumeradas] no considerando 14 não constituem automaticamente circunstâncias extraordinárias, sendo sempre necessário um exame caso a caso (Acórdão do TJUE, C-549/07).
- 3.4.: No sentido da jurisprudência do Tribunal de Justiça «fora do ordinário» [em alemão «außerhalb des Gewöhnlichen» ou «abseits des Gewöhnlichen»] não deve ser equiparado a inesperado, sem culpa, inevitável, inabitual ou «não imputável».
- 3.5.: Só é uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento 261/2004 a circunstância que não é inerente ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas e que escapa ao controlo efetivo destas devido à sua natureza ou à sua origem (Acórdãos do TJUE C-549/07 e C-257/14);
- 3.6.: Qualquer evento inevitável para a companhia aérea não basta para considerar que se trata de uma circunstância extraordinária, mas apenas um evento que se destaca do decurso habitual e previsível do tráfego aéreo [omissis].
- 3.7.: Condições meteorológicas adversas que excluem temporariamente uma descolagem nem sempre são circunstâncias extraordinárias, mas podem sê-lo em casos concretos.

4. Conclusões do órgão jurisdicional de reenvio para a interpretação do conceito de «circunstância extraordinária» em caso de autorização de descolagem retardada por mau tempo

Das regras de direito relativas à interpretação do conceito de circunstância extraordinária, enunciadas no ponto 3, o órgão jurisdicional de reenvio deduz as seguintes regras de direito:

- 4.1.:

Uma autorização de descolagem retardada por parte dos gestores do tráfego aéreo não constitui por si só uma circunstância extraordinária, dado que os atrasos na autorização de descolagem por parte dos gestores do tráfego aéreo, os chamados atrasos nas faixas horárias, não constituem uma ocorrência «fora do ordinário» no transporte aéreo, mas sim uma ocorrência que faz parte do decurso habitual e previsível do transporte aéreo internacional, bem como do seu contexto geral. Trata-se de uma ocorrência inerente ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas.

Os tribunais de primeira instância são chamados a decidir de litígios em que as companhias aéreas invocam atrasos nas faixas horárias por parte dos gestores do tráfego aéreo que não estão fora do ordinário, nem se destacam como eventos fora do ordinário, mas que são regular e frequentemente invocados, podendo por isso assumir-se que o facto de que tais eventos não são fora do ordinário é do conhecimento dos tribunais.

Se não for possível considerar, efetivamente, que o carácter ordinário, habitual e previsível dos atrasos nas faixas horárias pelos gestores do tráfego aéreo é um facto conhecido dos tribunais, seria necessário fazer a prova disso no litígio através de peritagens. Uma circunstância que não é extremamente rara no tráfego aéreo internacional, mas que se verifica com regularidade, não pode constituir uma circunstância fora do ordinário.

4.2.:

Os atrasos nas faixas horárias pelos gestores do tráfego aéreo só podem ser qualificados de circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 se se basearem, eles próprios, em circunstâncias que podem ser qualificadas de extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3. Se o atraso nas faixas horárias resulta, por exemplo, de um acidente aéreo no aeroporto em causa, em razão do qual uma pista de descolagem tem de ser encerrada durante horas ou de uma ameaça terrorista que implica a suspensão do tráfego aéreo durante horas, esse atraso é causado por uma circunstância extraordinária. Se o atraso nas faixas horárias se deve a uma circunstância que, por sua vez, não é extraordinária, como por exemplo gelo na pista de descolagem ou nas asas do avião devido a temperaturas negativas numa manhã de inverno em Hamburgo, não se verifica nenhuma circunstância extraordinária.

4.3.:

O mau tempo como razão para o atraso nas faixas horárias só constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 se o mau tempo, por sua vez, constituir uma circunstância extraordinária, quando o mau tempo, no lugar e no período em causa, está «fora do ordinário», não se enquadrando ele próprio nas «condições meteorológicas habituais e previsíveis» no lugar e no período em causa, mas «destacando-se» delas. As condições meteorológicas desfavoráveis que num determinado lugar e

num determinado momento não são fora do ordinário, que não se destacam das condições meteorológicas habituais e previsíveis num determinado lugar e num determinado momento, são eventos inerentes ao exercício normal da atividade das companhias aéreas no contexto normal do tráfego aéreo.

5. Questões submetidas ao Tribunal de Justiça no âmbito deste reenvio

Tendo em conta que as companhias aéreas defendem regularmente interpretações diferentes das enunciadas pelo órgão jurisdicional de reenvio no ponto 4 e que suscitam as correspondentes questões jurídicas em toda a Europa, o órgão jurisdicional de reenvio submete ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

5.1.:

Uma autorização de descolagem atrasada por parte dos gestores do tráfego aéreo constitui por si só uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ou isto deve ser negado, uma vez que os atrasos na autorização de descolagem por parte dos gestores do tráfego aéreo, os chamados atrasos nas faixas horárias, não são algo «fora do ordinário» no transporte aéreo, mas sim uma ocorrência que faz parte do decurso habitual e previsível do transporte aéreo internacional, bem como do seu contexto geral, por ser inerente ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas?

5.2.

Deve entender-se que é já do conhecimento dos tribunais que os atrasos nas faixas horárias pelos gestores do tráfego aéreo no transporte aéreo internacional não constituem circunstâncias fora do ordinário, no sentido da jurisprudência do Tribunal de Justiça, mas sim efeitos secundários ordinários, habituais e previsíveis do tráfego aéreo, ou é necessário produzir a prova no litígio através de peritagens, sendo essa prova feita apenas se os atrasos nas faixas horárias só ocorrerem muito raramente e não de maneira regular no tráfego aéreo internacional?

5.3.:

Devem os atrasos nas faixas horárias pelos gestores do tráfego aéreo ser considerados circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 apenas se resultarem de circunstâncias que podem ser qualificadas de extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, ou seja, por exemplo, de um acidente ou uma ameaça terrorista, mas não de condições meteorológicas habituais no momento e no lugar dos factos que afetam temporariamente o tráfego aéreo?

5.4.:

Condições meteorológicas adversas, como motivo para um atraso na faixa horária, só constituem uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do

Regulamento n.º 261/2004 se tais condições forem por si só circunstâncias extraordinárias, no lugar e no momento em questão, algo «fora do ordinário», e não «condições meteorológicas normais e previsíveis» no lugar e no momento em questão, mas que se «destacam» delas?

Condições meteorológicas adversas que, no lugar e no momento em questão, não estão fora do ordinário e não são diferentes das condições meteorológicas habituais e previsíveis no lugar e no momento em questão, são eventos inerentes ao exercício normal da atividade das companhias aéreas no contexto normal do tráfego aéreo, no sentido da interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 pelo Tribunal de Justiça?

[omissis]