

Versão anonimizada

Tradução

C-252/20 – 1

Processo C-252/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

10 de junho de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

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

Data da decisão de reenvio:

25 de maio de 2020

Demandante:

CY

Demandada:

Eurowings GmbH

Certidão

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

[Omissis]

Despacho

No litígio entre

CY, [omissis] Witzhave

- Demandante -

[Omissis]

contra

Eurowings GmbH, [omissis] Dusseldorf

- Demandada -

[Omissis]

O Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo) decide:
[omissis]

Suspender a instância.

Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões sobre a interpretação 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:

1. Um passageiro também tem direito a indemnização, nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando, devido a um ligeiro atraso na chegada, não tenha conseguido embarcar num voo de ligação direto e, por esse motivo, tenha sofrido um atraso igual ou superior a três horas à chegada ao destino final, embora os dois voos tenham sido operados por transportadoras aéreas diferentes e a reserva não tenha sido efetuada junto da transportadora aérea que operou o primeiro trajeto e que é demandada no processo principal?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

A «transportadora aérea operadora» na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 é a transportadora aérea que operou efetivamente o voo atrasado no primeiro trajeto ou a transportadora aérea que operou o voo pontual no segundo trajeto, junto da qual foram reservados os dois voos?

3. No caso de as duas transportadoras aéreas serem consideradas «transportadoras aéreas operadoras» na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004:

O passageiro tem então o direito de escolher a transportadora aérea contra a qual dirigirá a sua pretensão?

Fundamentos:

A. Exposição da matéria de facto

1. A demandante reclama à demandada o pagamento de uma indemnização no valor de 400,00 euros ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004.
2. A demandante reservou uma viagem de avião numa agência de viagens de Hamburgo para o Cairo, com escala em Zurique, para o dia 23 de outubro de 2016. A confirmação da reserva foi emitida pela Swiss International Air Lines AG. Segundo a confirmação da reserva, o transporte deveria fazer-se da seguinte forma: de Hamburgo para Zurique no voo LX 4413 (hora programada de partida às 07h00, em 23 de outubro de 2016, e hora programada de chegada às 08h25, em 23 de outubro de 2016) e de Zurique para o Cairo no voo LX 236 (hora programada de partida às 09h05, em 23 de outubro de 2016, e hora programada de chegada às 14h05, em 23 de outubro de 2016).
3. O voo entre Hamburgo e Zurique foi oferecido, com base num código partilhado («code-sharing»), pela Swiss, sob o número de voo LX 4413, e pela demandada, sob o número de voo EW 4762. Ao abrigo do acordo de código partilhado celebrado com a Swiss, a demandada operou o voo com partida de Hamburgo e com destino a Zurique (LX 4413), sob o número de voo EW 4762, com o seu próprio aparelho e pessoal.
4. O voo de Hamburgo para Zurique operado pela demandada sofreu um atraso e só aterrou em Zurique às 08h46. A demandante perdeu então o seu voo de ligação para o Cairo operado pela Swiss, uma vez que apenas dispunha de 19 minutos de tempo de escala. O tempo mínimo de ligação («minimum connecting time») para esta ligação aérea era de 30 minutos. Assim, a demandante foi transferida para uma ligação posterior para o Cairo, via Milão, e aterrou no Cairo com um atraso de mais de 5 horas.
5. A demandante considera que, no âmbito do código partilhado, a demandada era a transportadora aérea operadora do voo atrasado de Hamburgo para Zurique e que, por essa razão, estava desde logo obrigada a pagar uma indemnização. A demandada ofereceu o voo EW 4762 por ela operado no sistema de reservas Amadeus, onde pôs especificamente à disposição os seus voos para a combinação de vários segmentos de voos.
6. Segundo a demandada, o direito a indemnização em virtude de um voo de ligação perdido, devido a um ligeiro atraso sofrido no primeiro trajeto, pressupõe que tanto o voo inicial como o voo de ligação tenham sido operados pela mesma transportadora aérea. A transportadora aérea que opera o primeiro voo não é responsável por um voo sucessivo operado por outra transportadora aérea.

B. Fundamentos para o reenvio prejudicial ao Tribunal de Justiça

7. A decisão da causa exige que o Tribunal de Justiça da União Europeia responda às questões prejudiciais submetidas.

I. Quanto à primeira questão prejudicial:

8. A demandante pode ter direito a uma indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004.
9. Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, um atraso equivale a um cancelamento de voo na aceção do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, pelo que esses atrasos podem igualmente ser objeto de uma indemnização nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, quando o atraso à chegada no destino final seja igual ou superior a três horas (v. *[omissis]* Acórdão de 19 de novembro de 2009, *[omissis]* C-402/07 Sturgeon, *[omissis]* EU:C:2009:716 – n.º 41 e seguintes; *[omissis]* Acórdão de 23 de outubro de 2012, *[omissis]* C-581/10 Nelson, *[omissis]* EU:C:2012:657 – n.º 28 e seguintes). O mesmo sucede quando um atraso relativamente reduzido devido à perda do voo de ligação provoca um atraso maior (v. *[omissis]* Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, *[omissis]* C-11/11 Folkerts, *[omissis]* EU:C:2013:106 – n.º 25 e seguintes). Todavia, no processo Folkerts, a decisão baseava-se na situação em que tanto o voo inicial como o voo de ligação eram operados pela mesma transportadora aérea (v. *[omissis]* Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, *[omissis]* C-11/11 Folkerts, *[omissis]* EU:C:2013:106 – n.º 18).
10. O Tribunal de Justiça não se pronunciou até agora sobre a questão de saber se também é o que sucede quando, como no caso em apreço, o voo inicial e o voo de ligação não foram operados pela mesma transportadora aérea.
11. Num caso comparável, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal, Alemanha) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial sobre a interpretação do regulamento sobre o direito dos passageiros aéreos com um teor essencialmente idêntico à primeira questão aqui submetida. O Tribunal de Justiça não se pronunciou sobre a questão prejudicial, tendo o Bundesgerichtshof desistido da mesma na sequência do reconhecimento, no âmbito desse processo, do pedido da recorrente.
12. O Bundesgerichtshof *[omissis]* expôs o seguinte:
 13. «d) Do sentido e da finalidade do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 poderá resultar que o direito de indemnização apenas existe quando a transportadora aérea responsável pelo atraso no destino final tenha aprovado a combinação dos voos sucessivos, através da emissão ou da autorização de uma confirmação de reserva. Esta questão não foi esclarecida de forma conclusiva pela jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia.
14. aa) Da jurisprudência do Tribunal de Justiça é possível inferir que o direito de indemnização pode eventualmente existir quando se reservam vários voos sucessivos na transportadora aérea à qual se exige o pagamento da indemnização.

15. Nas decisões em que o direito de indemnização resultava de um atraso à chegada ao destino final de um voo de ligação direto, os voos sucessivos tinham sido reservados junto da transportadora aérea demandada no processo principal [(*omissis*) (C-11/11) n.º 18 – Folkerts (*omissis*); Despacho de 4 de outubro de 2012 – C-321/11 (*omissis*) n.ºs 10, 34 – Rodriguez Cachafeiro e o.]. Outras decisões do Tribunal de Justiça nas quais o conceito de voo, na aceção do referido regulamento, revestia importância dizem igualmente respeito a situações em que o passageiro reservou todos os voos relevantes junto da transportadora aérea à qual viria a pedir uma indemnização [v. (*omissis*) (C-173/07) n.º 13 – Emirates Airlines; (*omissis*) [C-402/07] n.º 11 – Sturgeon e o.; (*omissis*) [C-581/10] n.º 15 – Nelson e o.].
16. bb) Estas situações não se verificam no caso em apreço.
17. De acordo com as conclusões do tribunal de recurso, os dois voos foram operados por transportadoras aéreas diferentes. A reserva não foi feita junto de uma destas empresas, mas sim junto de um operador turístico. Foi aliás este que emitiu o [*omissis*] documento comprovativo da reserva. Por tal não ter sido apurado, não é possível partir do princípio de que a própria demandada emitiu ou autorizou um bilhete para ambos os voos.
18. cc) Não é possível, nesta situação, extrair conclusões com um grau de certeza suficiente do regulamento e da jurisprudência referida do Tribunal de Justiça.
19. De acordo com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos, este apenas se aplica se o passageiro tiver uma reserva confirmada para o voo em questão. Por sua vez, nos termos do artigo 2.º, alínea g), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos tal pressupõe que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico. A referida aceitação e registo podem ser efetuados através de um bilhete, na aceção do artigo 2.º, alínea f), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado, ou de um outro comprovativo.
20. Resulta indubitavelmente deste regime que um passageiro pode ter igualmente direito a exigir uma indemnização à transportadora aérea operadora caso esta não tenha participado no processo concreto de reserva e da respetiva confirmação, tendo a mesma, no entanto, concedido a um intermediário ou a um operador turístico a faculdade de aceitar e confirmar este tipo de reservas. Nestes casos, a transportadora aérea tem de assumir a responsabilidade pela confirmação da reserva do intermediário ou do operador turístico, como se ela própria a tivesse emitido.
21. No entanto, daqui não resulta indubitavelmente que uma transportadora aérea tenha de assumir a responsabilidade pela confirmação da reserva do intermediário ou do operador turístico também quando a reserva inclua outro voo, operado por uma outra transportadora aérea. No que diz respeito a este último voo,

o intermediário ou o operador turístico atua, no essencial, em nome da transportadora aérea que opera este voo. Assim, do ponto de vista das transportadoras aéreas intervenientes, esta situação é análoga aos casos em que o próprio passageiro efetua várias reservas autónomas para voos sucessivos junto de várias transportadoras aéreas. Neste último caso, nas suas orientações para a interpretação do regulamento, a Comissão considera, em todo o caso, que não há direito a indemnização [Orientações C/2016/3502 final da Comissão de 10 de junho de 2016, p. 18, n.º 4, alínea d), ponto A, ii)].

22. dd) No entanto, a presente Secção considera que há razões para entender que se pode reconhecer o direito de indemnização quando um operador turístico tiver emitido a confirmação da reserva para voos sucessivos.
23. (1) O regulamento prevê, em princípio, as mesmas consequências jurídicas para as diferentes formas de confirmação da reserva. Além disso, no considerando 5 salienta-se que a proteção conferida deverá abranger também os passageiros que fazem parte de viagens “tudo incluído”. Também a obrigação de garantia para voos combinados organizados por um operador turístico seria conforme com o objetivo, definido nos considerandos 1 a 4, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e de ter em conta as exigências de proteção dos consumidores, bem como com o princípio daí inferido pelo Tribunal de Justiça de que as disposições do regulamento que concedem direitos aos passageiros aéreos devem ser interpretadas em sentido amplo [v., a este respeito (*omissis*) (C-402/07) n.º 45 – Sturgeon e o.], ao passo que os termos que figuram numa disposição que constitui uma derrogação a um princípio ou, mais especificamente, a normas comunitárias que se destinam a proteger os consumidores devem ser lidos de modo a permitir uma interpretação estrita dessa disposição [v., a este respeito (*omissis*) Acórdão de 22 de dezembro de 2008 – C-549/07 (*omissis*) (EU:C:2008:771) n.º 17 – Wallentin-Hermann)].
24. (2) A presente Secção considera que o reconhecimento do direito de indemnização está igualmente em conformidade com o aspeto da responsabilidade pelas obrigações em matéria de prestações assumidas com a confirmação de reserva, realçado pelo Tribunal de Justiça.
25. No caso em que uma transportadora aérea, através da qual foram reservados dois voos sucessivos, se recusa a transportar um passageiro num segundo voo por considerar que o passageiro já não conseguiria embarcar neste voo devido ao atraso do primeiro voo, o Tribunal de Justiça considerou que há direito a indemnização. A este respeito, considerou determinante o facto de o direito se destinar a compensar os transtornos causados pela perda de tempo irreversível igual ou superior a três horas e que uma transportadora aérea operadora deve, em todo o caso, responder por esses transtornos se se provar que lhes são imputáveis, ou porque causou o atraso do primeiro voo operado por ela própria, ou porque considerou erradamente que esses passageiros não se poderiam apresentar a tempo no embarque do voo seguinte, ou ainda porque vendeu bilhetes para voos sucessivos relativamente aos quais o tempo disponível para apanhar o voo

seguinte era insuficiente [(*omissis*) (C-321/11) n.º 34 – Rodriguez Cachafeiro e o.].

26. De qualquer modo, do ponto de vista do passageiro, cuja proteção é visada pela indemnização, verifica-se uma situação equiparável quando a transportadora aérea, embora não tenha emitido nem autorizado a emissão dos bilhetes para voos sucessivos, concede a um operador turístico a possibilidade de os emitir e, a este respeito, também de combinar voos operados por diferentes transportadoras aéreas.
27. ee) Todavia, a presente Secção considera que não tem condições de decidir desta questão por si mesma.
28. É verdade que, pelos fundamentos expostos, a aplicação por analogia dos princípios desenvolvidos pelo Tribunal de Justiça à situação submetida à nossa apreciação é evidente. No entanto, essa aplicação não resulta de forma inequívoca das anteriores decisões do Tribunal de Justiça.»
29. Esta análise é partilhada pelo presente órgão jurisdicional de reenvio.

II. Quanto à segunda questão prejudicial:

30. Por Acórdão de 11 de julho de 2019 [(*omissis*) C-502/18 (*omissis*) EU:C:2019:604], em que estava em causa um voo entre Praga e Banguecoque, com escala em Abu Dhabi, compreendendo vários voos separados combinados e considerados um só voo, o Tribunal de Justiça considerou que aí demandada, a Ceske aerolinie, era a transportadora aérea operadora e, portanto, responsável, em conformidade com o regulamento sobre os direitos dos passageiros. Nesse processo, o primeiro voo operado pela Ceske aerolinie não sofreu atrasos, enquanto o segundo voo, operado ao abrigo de um acordo de partilha de código com a Etihad Airways, sim. O Tribunal de Justiça entendeu ser determinante o facto de a Ceske aerolinie ser a cocontratante do passageiro e que o elevado nível de proteção do passageiro exige que o cocontratante desse passageiro, enquanto transportadora aérea operadora, seja responsável, sobretudo porque tem direito de regresso em relação à transportadora aérea que operou efetivamente o voo atrasado.
31. Ora, a transposição destes princípios estabelecidos pelo Tribunal de Justiça para os factos do caso em apreço poderá levar a considerar a Swiss, que, no caso em apreço, emitiu a confirmação da reserva, a transportadora aérea operadora, e não a demandada [*omissis*]. No entanto, o Tribunal de Justiça ainda não se pronunciou sobre uma situação de facto comparável à do caso em apreço.

III. Quanto à terceira questão prejudicial:

32. Em seguida, na hipótese de, no caso vertente, tanto a Swiss, enquanto cocontratante da demandante, como a demandada, que operou efetivamente o voo inicial atrasado com o seu próprio aparelho e pessoal ao abrigo de um acordo de partilha de código, deverem ser consideradas cada uma delas a transportadora aérea operadora na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, coloca-se a questão de saber se o passageiro tem então de intentar a ação contra o seu cocontratante ou se tem o direito de escolher qual das transportadoras demandar. Esta questão também ainda não foi resolvida pelo Tribunal de Justiça.

Dr. Kaiser

Juiz no Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância)

[Omissis]