

Processo C-561/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

26 de outubro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas, Bélgica)

Data da decisão de reenvio:

21 de outubro de 2020

Demandantes:

Q

R

S

Demandada:

United Airlines, Inc.

[*Omissis*] 21 de outubro de 2020

[*Omissis*] Decisão interlocutória

Pedido de decisão prejudicial do Tribunal de Justiça

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de língua neerlandesa de Bruxelas)

Sentença

Reenvio prejudicial

10.^a Secção – Sala H

NO PROCESSO

1. Senhora Q
2. Senhora R
3. Senhor S

Demandantes;

Em representação dos quais intervém o Dr. J. DE MAN, [endereço], em substituição de B. SCHAUMONT;

4. Sociedade de direito estrangeiro UNITED AIRLINES INC, com sucursal belga com sede em 1381 Diegem, [endereço e número de pessoa coletiva],

Demandada,

Em representação da qual intervém o Dr. M. WOUTERS [omissis] [endereço];

.....

[omissis] [tramitação no órgão jurisdicional nacional]

.....

I. PEDIDOS

1. Demandantes

Os demandantes pedem a condenação da demandada no pagamento aos demandantes do montante de 1 800,00 euros, acrescido dos juros de mora vencidos desde 6 de setembro de 2018 e dos juros judiciais.

Pedem que a demandada seja condenada nas despesas do processo, incluindo a indemnização processual de 480,00 euros.

2. Demandada

A demandada pede que a ação seja declarada inadmissível e improcedente.

Pede que os demandantes sejam condenados nas despesas do processo que ascendem a 480,00 euros a título de indemnização processual.

II. OS FACTOS

- 1 Por intermédio da agência de viagens Your Travel Agency (que não é parte no processo), os demandantes reservaram uma viagem, por meio de uma única

reserva, do Aeroporto de Bruxelas-Nacional (Bélgica) para o aeroporto de San José International (Estados Unidos da América) [omissis].

Nesse contexto, receberam um bilhete individual emitido pela transportadora aérea Deutsche Lufthansa AG, conforme resulta do número de prefixo do bilhete «220», e que abrangia a viagem completa de Bruxelas-Nacional a San José [omissis]. Contudo, os voos foram efetuados de facto pela demandada. A demandada é uma transportadora aérea não comunitária.

De acordo com a reserva, a viagem dos demandantes para o local de destino compôs-se dos seguintes voos efetuados pela demandada:

- voo LH8854 de Bruxelas (Bélgica) para Newark International (Estados Unidos da América), com partida em 26 de julho de 2018, pelas 10h00 (hora local), e chegada no mesmo dia, pelas 12h10 (hora local);
 - em seguida, os demandantes deviam apanhar o voo UA1222 de Newark International (Estados Unidos da América) para San José International (Estados Unidos da América), com partida em 26 de julho de 2018, pelas 17h05 (hora local) e chegada no mesmo dia, pelas 20h15 (hora local).
- 2 O voo UA1222 sofreu um atraso e chegou ao seu destino, San José, que era também o destino final dos demandantes, com um atraso de 223 minutos, ou seja, um atraso superior a três horas [omissis].

Segundo a demandada, o atraso foi causado por um problema técnico da aeronave que devia efetuar o voo UA1222 [omissis].

- 3 Por carta de 6 de setembro de 2018, a sociedade Happy Flights (que não é parte no processo) informou a demandada de que o crédito dos passageiros lhe tinha sido cedido. Notificou a demandada para proceder ao pagamento de 600,00 euros por pessoa, ou seja 1.800,00 euros. Invocou o 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 [a seguir «Regulamento (CE) n.º 261/2004»] como fundamento do direito ao pagamento [omissis].

Em 3 de outubro de 2018, a Happy Flights enviou à demandada uma nova notificação uma vez que não tinha sido enviada qualquer resposta nem tinha sido efetuado qualquer pagamento.

A demandada respondeu à Happy Flights em 4 de outubro de 2018, sustentando que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 não era aplicável porque o atraso tinha ocorrido durante o segundo voo, entre dois aeroportos situados nos Estados Unidos da América [omissis].

A Happy Flight respondeu de forma circunstanciada em 5 de outubro de 2018 e invocou a jurisprudência do Tribunal de Justiça para refutar a posição da demandada. Exortou a demandada a proceder ao pagamento [omissis].

Por sua vez, a demandada respondeu de forma circunstanciada por carta de 10 de outubro de 2018 [omissis].

O advogado da Happy Flights, que também é o advogado dos demandantes, notificou a demandada para cumprir por carta fundamentada de 11 de outubro de 2018 [omissis].

Em 11 de outubro de 2018, a demandada informou o advogado de que mantinha a sua posição [omissis].

Em 3 de maio de 2019, o advogado dos demandantes informou a demandada de que o crédito cedido à Happy Flights tinha sido novamente transferido para os demandantes. O advogado interpelou novamente a demandada para proceder ao pagamento.

- 4 Os demandantes citaram a demandada para uma ação em 22 de julho de 2019.

III. QUANTO À ADMISSIBILIDADE

5 [Omissis]

6 [Omissis]

7 [Omissis] [questão processual]

8 O pedido é admissível.

IV. Quanto ao mérito

1. QUADRO JURÍDICO

- 9 Por força do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), 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 embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 [a seguir «Regulamento (CE) n.º 261/2004»], o Regulamento (CE) n.º 261/2004 aplica-se «aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica».

Um «voo» é «uma operação de transporte aéreo [...] realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (v., por exemplo, o Acórdão do

Tribunal de Justiça de 10 de julho de 2008, Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, n.º 40).

O Tribunal de Justiça declarou que os voos sucessivos compostos por dois ou mais voos que foram objeto de uma reserva única constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004 (v., nomeadamente, os Acórdãos do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.ºs 16 e 27; e de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.ºs 18 e 19).

O que implica que a aplicabilidade do Regulamento (CE) n.º 261/2004 seja apreciada com base no local de partida inicial e do destino final dos referidos voos sucessivos (v., nomeadamente, os Acórdãos do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 16; e de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 25).

Quando os passageiros partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e o seu destino final se situa no território de um país terceiro, sendo efetuada uma escala num país terceiro onde o passageiro muda de avião, aplica-se, em princípio, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 18).

- 10 O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 prevê o direito do passageiro a uma indemnização financeira em caso de cancelamento do seu voo. Os passageiros de um voo que registou um atraso considerável têm igualmente direito a uma indemnização quando, devido ao atraso de um voo, cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea (v., nomeadamente, Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de novembro de 2015, Sturgeon, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, dispositivo e a sua confirmação pelo Acórdão do Tribunal de Justiça de 23 de outubro de 2012, Nelson, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, dispositivo).

O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 fixa a compensação em 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros; 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3 500 quilómetros e 600 euros para os voos não abrangidos por estas duas categorias.

2. APLICACÃO

- 11 A demandada contesta que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 seja aplicável em caso de atraso considerável ocorrido num voo com partida e destino no território dos Estados Unidos da América, mesmo que este voo seja o último voo de dois voos sucessivos e que o primeiro voo parta de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro.

- 12 Os demandantes invocam a jurisprudência do Tribunal de Justiça no processo Wegener (C-537/17). Embora os factos desse processo se assemelhem, à primeira vista, aos do presente litígio, o Rechtbank constata que, no processo Wegener, o atraso ocorreu no primeiro voo (portanto, no voo com partida de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro) que foi operado por uma transportadora aérea não comunitária.

No litígio em apreço, o atraso ocorreu no segundo voo realizado entre Newark (Estados Unidos da América) e San José (Estados Unidos da América). Por conseguinte, a solução dada pelo Tribunal de Justiça no processo Wegener não é transponível para o presente processo.

- 13 O Tribunal de Justiça também apreciou um caso semelhante no Acórdão Ceske aerolinie (C-502/18).

No referido processo, o Tribunal de Justiça declarou que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 também se aplica a um segundo voo de uma série de voos sucessivos quando o primeiro voo parte de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro. No referido processo o atraso ocorreu no segundo voo que foi efetuado por uma transportadora aérea não comunitária. No referido processo suscitou-se a questão de saber se a transportadora comunitária que efetuou o primeiro voo podia ser obrigada a pagar uma indemnização pelo atraso considerável causado no segundo voo que foi efetuado de facto por uma transportadora aérea não comunitária.

No presente litígio, tanto o primeiro como o segundo voo foram efetuados pela demandada que é uma transportadora aérea não comunitária. Ao contrário do que sucede no processo Ceske aerolinie, não está envolvida no litígio em apreço nenhuma transportadora aérea comunitária. A transportadora aérea comunitária que emitiu os bilhetes nem sequer é parte no processo. Por conseguinte, a solução dada pelo Tribunal de Justiça no processo Ceske aerolinie não é transponível para o presente litígio.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça não fornece elementos suficientes para o quadro factual do litígio em apreço.

- 14 Além disso, a demandada salienta que se o Regulamento (CE) n.º 261/2004 fosse aplicável a uma situação em que se verifica um atraso considerável no segundo voo de uma série de voos sucessivos, teria um alcance extraterritorial contrário ao direito internacional no caso de este segundo voo se realizar inteiramente no território de um país terceiro.

Mais precisamente, a demandada sublinha que o atraso ocorreu no território dos Estados Unidos da América e que os seus efeitos se produziram exclusivamente no interior do seu território. Em seu entender, o princípio da soberania opõe-se a que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 se aplique a uma situação ocorrida no território de um Estado terceiro.

O Tribunal de Justiça reconheceu no Acórdão *Air Transport Association of America*, de 21 de dezembro de 2011, o princípio do direito internacional consuetudinário segundo o qual cada Estado tem soberania plena e exclusiva sobre o seu espaço aéreo. O Tribunal de Justiça referiu igualmente que estes princípios gerais foram codificados, nomeadamente, no artigo 1.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Estados Unidos), em 7 de dezembro de 1944 (Acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.ºs 103 e 104).

O direito derivado da União, como o Regulamento (CE) n.º 261/2004, deve respeitar as normas hierarquicamente superiores, como o direito internacional (consuetudinário).

Se a tese da demandada for correta, suscita-se a questão da validade do Regulamento (CE) n.º 261/2004 à luz do direito internacional. O órgão jurisdicional nacional não é competente para declarar a invalidade de um regulamento da União.

- 15 Nos termos do artigo 267.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir «TFUE»), o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para decidir a título prejudicial sobre a validade e a interpretação dos atos adotados pelas instituições.

Sempre que uma questão [desta natureza] seja suscitada perante qualquer órgão jurisdicional de um dos Estados-Membros, esse órgão pode, se considerar que uma decisão sobre essa questão é necessária ao julgamento da causa, pedir ao Tribunal que sobre ela se pronuncie (artigo 267.º, n.º 2, TFUE).

A competência do Tribunal de Justiça para se pronunciar, a título prejudicial, sobre a interpretação ou a validade do direito da União é exercida por iniciativa exclusiva dos órgãos jurisdicionais nacionais, independentemente de as partes no processo principal terem ou não exprimido a intenção de submeterem uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça.

Um reenvio prejudicial pode revelar-se particularmente útil quando for suscitada uma questão de interpretação nova que tenha um interesse geral para a aplicação uniforme do direito da União ou quando a jurisprudência existente não dê o necessário esclarecimento num quadro jurídico ou factual inédito

- 16 Embora não esteja obrigado a submeter uma questão ao Tribunal de Justiça, o *Rechtbank* considera que a resposta às questões prejudiciais submetidas é necessária para a decisão do litígio.

Com efeito, trata-se de um problema de interpretação que é determinante para a questão de saber se o Regulamento (CE) n.º 261/2004 é aplicável e, em caso afirmativo, para a questão de saber se o mesmo é válido.

Além disso, os factos do presente litígio não são totalmente idênticos aos factos sobre os quais o Tribunal de Justiça já se pronunciou.

A questão suscitada quanto à validade do Regulamento (CE) n.º 261/2004 nas circunstâncias do caso em apreço é nova. O Tribunal de Justiça é exclusivamente competente para declarar a invalidade do regulamento.

- 17 O Rechtbank considera, por conseguinte, que é necessário submeter ao Tribunal de Justiça as questões prejudiciais reproduzidas no dispositivo da presente decisão.

[*Omissis*] [esclarecimento relativo à anonimização]

[*Omissis*] [suspensão do processo perante o órgão jurisdicional nacional] [*omissis*]

.....

PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS,

O Rechtbank, [*omissis*] [esclarecimento processual]

Declara o pedido admissível.

Suspende a instância, antes de decidir quanto ao mais, e submete ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

- Devem o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o 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, conforme interpretados por esse alto Tribunal, ser interpretados no sentido de que um passageiro tem direito a uma indemnização financeira de uma transportadora aérea não comunitária quando chega ao seu destino final com um atraso superior a três horas na sequência de um atraso do último voo, cujos pontos de partida e de chegada se situam no território de um país terceiro e sem escala no território de um Estado-Membro, de uma série de voos sucessivos com início num aeroporto situado no território de um Estado-Membro e que foram efetuados de facto pela referida transportadora aérea não comunitária, sendo que todos os referidos voos foram objeto de uma reserva única realizada pelo passageiro com uma transportadora aérea comunitária que não efetuou de facto nenhum dos voos?
- Em caso de resposta afirmativa à primeira questão: o 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, na interpretação da primeira questão, viola o direito internacional e, em especial, o princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu território e espaço aéreo, pelo facto de tal interpretação tornar aplicável o direito da União a uma situação que se verifica no território de um país terceiro?

[Omissis]

[Omissis] [reenvio para o Tribunal de Justiça da União Europeia e fórmula final]

DOCUMENTO DE TRABALHO