

**Processo C-127/20**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

5 de março de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Tribunal de Primeira Instância de Gliwice, Polónia)

**Data da decisão de reenvio:**

18 de fevereiro de 2020

**Demandante:**

D. Spółka Akcyjna

**Demandada:**

W. Zrt

---

[*Omissis*]

**D E S P A C H O**

18 de fevereiro de 2020

O Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy (Tribunal de Primeira Instância de Gliwice, VII Secção Comercial),

[*omissis*]

após apreciação, em 18 de fevereiro de 2020 em Gliwice,

em audiência à porta fechada,

da ação proposta pela D. Spółka Akcyjna, com sede em W.,

contra W. Zrt., com sede em B. (Hungria),

relativa a um pagamento,

decide:

submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia a seguinte questão prejudicial:

Deve o artigo 5.º, n.º 3 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), ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea, cuja aeronave colidiu com uma ave, é obrigada – no âmbito das medidas razoáveis que deve tomar – a incluir, no planeamento de voos segundo um sistema rotativo, uma reserva de tempo suficiente para realizar a inspeção de segurança necessária?

*E em caso de resposta negativa:*

Deve o artigo 5.º, n.º 3 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), ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea, cuja aeronave colidiu com uma ave, é obrigada – no âmbito das medidas razoáveis que deve tomar – a elaborar um plano de serviço ou de composição da tripulação de forma a estar pronta para a operação de voo imediatamente após a execução da inspeção de segurança necessária, independentemente das limitações de tempo de voo e de serviço, e dos requisitos em matéria de repouso previstos no anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas (JO 2012, L 296, p. 1)?

[*Omissis*]

## FUNDAMENTAÇÃO

### OBJETO DO LITÍGIO, FACTOS RELEVANTES

1. A demandante – D. Spółka Akcyjna, com sede em W. (anteriormente P. Spółka Akcyjna, com sede em W.), intentou uma ação exigindo a condenação da demandada – W. Zrt., com sede em B. (anteriormente Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft., com sede em Budapeste), no pagamento à demandante do montante de 250 EUR, acrescido de juros de mora à taxa legal, a título de compensação por atraso de voo adquirido através de um contrato de cessão de créditos de um passageiro do voo W6 1752, operado pela transportadora aérea demandada.

2. As conclusões factuais não contestadas mostram que o credor original – B.K. – concluiu um contrato de transporte aéreo com W., nos termos do qual em 4 de outubro de 2017 viajou no itinerário Turku-Gdańsk (número do voo: W6 1752, rota: TKU-GDN), tendo o voo de partida sofrido um atraso superior a 10 horas em relação à hora de partida prevista (STD).
3. O motivo inicial do atraso foi a colisão do avião destinado a realizar o voo (número de registo: HA-LXK) com uma ave. A transportadora aérea usava esta aeronave para operar voos em sistema rotativo. A colisão com a ave ocorreu durante o voo número W6 1751 (rota: GDN-TKU), imediatamente anterior ao voo W6 1752 supra indicado. O sistema rotativo adotado pela transportadora previa que entre o voo n.º W6 1751 e o voo n.º W6 1752 o tempo suficiente para restabelecer a prontidão da aeronave para realizar o voo (TAT – turn-around time) seria de 35 minutos, diferença entre a hora de chegada planeada do voo W6 1751 (09:30 UTC) e a hora de partida planeada do voo W6 175[2] (10:05 UTC).
4. A colisão do avião com a ave tornou necessário a realização de um controlo de segurança (inspeção técnica) para detetar eventuais danos à aeronave e verificar se, apesar da colisão, as condições técnicas do avião permitiam a realização do voo seguinte. Durante o período de atraso causado pela colisão com a ave e a respetiva inspeção técnica do avião, a tripulação terminou o período permitido de operação de voo. Para poder voltar ao serviço, a tripulação tinha de gozar de um período de repouso de 10 horas. Esse período coincidiu com o momento em que a aeronave, depois da inspeção, estava tecnicamente apta para realizar o voo. O voo foi realizado somente após a conclusão do período de repouso.
5. A transportadora demandada, questionando os fundamentos da sua responsabilidade, entre muitos dos argumentos invocados, alegou que o atraso do voo foi causado por circunstâncias extraordinárias que não poderia ter evitado mesmo que tivesse tomado todas as medidas razoáveis. O litígio entre as partes concentrou-se na apreciação da questão de saber se as medidas razoáveis que a transportadora aérea deve tomar para impedir a ocorrência ou os efeitos de circunstâncias extraordinárias incluem a antecipação de eventos potenciais e previsíveis e a respetiva adaptação das atividades normais de operador aéreo.

#### DISPOSIÇÕES RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO NACIONAL E DA UNIÃO

6. 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):

#### *Artigo 5.º*

#### ***Cancelamento***

*1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a: [...]*

*c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se: [...]*

*3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.*

#### *Artigo 7.º*

##### ***Direito a indemnização***

*1. 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 1500 quilómetros; [...]*»

7. Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 (CE) n.º 1008/2008 (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO 208, L 212, p. 1):

#### *Artigo 32.º*

##### ***Delegação de poderes***

*1. No que diz respeito à operação das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras pormenorizadas a respeito das:*

*a) Condições a cumprir pelos operadores a que se refere ao artigo 30.º, n.º 1, e pelos seus tripulantes de voo no que respeita às limitações de tempo de voo e de serviço, bem como aos requisitos aplicáveis à tripulação de voo em matéria de repouso; [...]*

8. Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2012, L 296, p. 1):

*ORO.FTL.100*

### **Âmbito**

*A presente subparte estabelece as regras a cumprir pelos operadores e pelas respetivas tripulações no que respeita às limitações dos tempos de voo e de serviço e aos requisitos de repouso aplicáveis aos tripulantes.*

### **ORO.FTL.105**

#### **Definições**

*Para efeitos da presente subparte, entende-se por: [...]*

*11) «Período de serviço»: período que começa no momento em que, por ordem do operador, um tripulante se apresenta ao serviço ou inicia um serviço e que termina quando esse tripulante é libertado de todas as tarefas, incluindo o serviço pós-voo;*

*12) «Período de serviço de voo (PSV)»: um período que começa quando um tripulante se deve apresentar ao serviço, que inclui um setor ou série de setores, e que termina quando a aeronave fica finalmente imobilizada e os motores são desligados, no final do último setor em que o tripulante desempenha funções;*

*21) «Período de repouso»: período de tempo contínuo, ininterrupto e definido, antes ou depois de um serviço, durante o qual um tripulante é libertado de todas as tarefas, incluindo os serviços de assistência e reserva; [...]*

*25) «Serviço de assistência»: período de tempo definido e previamente comunicado durante o qual, por ordem do operador, um tripulante deve estar disponível para ser escalado para um voo, um posicionamento ou outro serviço sem período de repouso intermédio;*

### **ORO.FTL.110**

#### **Responsabilidades do operador**

*O operador deve: [...]*

*b) Assegurar que os períodos de serviço de voo sejam planeados de modo a permitir que os tripulantes estejam suficientemente repousados para poderem prestar serviço de acordo com níveis satisfatórios de segurança em quaisquer circunstâncias; [...]*

*g) Prever períodos de repouso suficientemente longos que permitam à tripulação superar os efeitos de serviços anteriores e estar bem repousada no início do período de serviço de voo seguinte; [...]*

*i) Planear os serviços de voo de modo a terminarem no período de serviço de voo admissível, tendo em conta o tempo necessário para a realização das tarefas pré-voo, o setor e os tempos de rotação entre voos; [...]*

## DÚVIDAS DE NATUREZA JURÍDICA E SUA IMPORTÂNCIA PARA A APRECIACÃO

9. No seu Acórdão de 23 de outubro de 2012 (processos apensos C-581/10 e C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657), o Tribunal de Justiça da União Europeia interpretou os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, indicando que os passageiros de voos atrasados têm direito a indemnização nos termos do artigo 7.º quando o tempo que perderam em razão desses voos seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três ou mais horas após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea.
10. Nas decisões prejudiciais subsequentes, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que uma transportadora aérea pode ser exonerada de responsabilidade quando provar que um problema técnico numa aeronave é uma consequência de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efetivo (por exemplo: Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 19 de novembro de 2009, C-402/07 e C-432/07, ECLI: EU:C:2009:716; Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de dezembro de 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Foi também esclarecido que as disposições de direito comunitário devem ser interpretadas no sentido de que o conceito de «circunstâncias extraordinárias» referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, inclui eventos que envolvem a colisão de uma aeronave com uma ave, que dão origem à necessidade de inspeções técnicas do avião – independentemente de que terem realmente causado danos à aeronave (Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 4 de maio de 2017, C-315/15, ECLI: EU:C:2017:342).
12. No último dos casos citados, o órgão jurisdicional de reenvio, ao submeter uma série de questões ao Tribunal de Justiça da União Europeia, procurou, entre outras coisas, obter uma resposta à dúvida frequentemente suscitada na jurisprudência quanto à obrigação de uma transportadora aérea – a título das medidas razoáveis que deve adotar – prever, assim que planeia os seus voos em sistema rotativo, uma reserva de tempo suficiente para a realização dos controlos de segurança exigidos (n.º 55 dos fundamentos do acórdão). No entanto, devido à situação factual do caso em apreço (atraso de voo causado por outros fatores além do planeamento de voos em sistema rotativo), a resolução da questão apresentada foi irrelevante para a resolução do caso, o que resultou na recusa em responder à questão submetida (n.ºs 56 e 57 do Acórdão).
13. A questão supramencionada, cujo enquadramento foi exposto de forma precisa pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (sem, no entanto, lhe dar uma resposta vinculativa) e outras dúvidas jurisdicionais a ela associadas surgiram novamente na prática judicial, justificando o pedido de decisão prejudicial relativamente à questão descrita no primeiro parágrafo do despacho.

14. O órgão jurisdicional de reenvio expressou dúvidas sobre a questão de saber qual o alcance da obrigação imposta pelo legislador comunitário à transportadora aérea de adaptar às circunstâncias extraordinárias (colisão de uma aeronave com uma ave) medidas que, no momento da ocorrência dessas circunstâncias, correspondam a condições técnica e economicamente aceitáveis para a transportadora aérea. Na situação em apreço, isso significaria constituir uma reserva de tempo adequada no planeamento de voos segundo o sistema rotativo, que permitiria que uma aeronave fosse controlada após colidir com uma ave, sem expor os passageiros aos danos associados ao atraso excessivo do voo.
15. Tentando analisar a questão descrita sob uma perspetiva mais abrangente, que também é refletida na segunda questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio solicita, portanto, que o Tribunal de Justiça da União Europeia interprete as disposições do direito da União supramencionadas e esclareça em que medida uma transportadora aérea deve, no momento de planear as suas operações, ter em conta as atividades secundárias, mas previsíveis e potencialmente quantificáveis, relativas a circunstâncias extraordinárias imprevisíveis que não poderiam ter sido evitadas.
16. A jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia até ao momento, embora permita estabelecer os princípios gerais relevantes para a avaliação da capacidade de uma transportadora aérea aplicar medidas económicas e técnicas para evitar atrasos nos voos (Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 12 de maio de 2011, C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303; Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 22 de dezembro de 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771) não afasta suficientemente todas as dúvidas que esta questão suscita.
17. No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio também manifesta dúvidas específicas (embora sem uma discussão mais aprofundada) acerca do requisito, expresso na jurisprudência comunitária, imposto à transportadora aérea de utilizar todos os recursos humanos à sua disposição – sem sacrifícios insuportáveis do ponto de vista das capacidades da sua empresa – para evitar as situações em que as circunstâncias extraordinárias resultariam em atrasos excessivos dos voos. A adoção de um modelo restritivo de interpretação, que a demandante apresentou no decurso do processo, exigiria recusar liminarmente a possibilidade de uma transportadora aérea invocar o tempo de repouso da tripulação como causalmente associado a circunstâncias extraordinárias, e tendo por efeito um aumento do atraso do voo. Seria então razoável considerar que, uma vez que os limites permitidos para o período de serviço e o período de operação de voo estão previstos nas disposições legais geralmente aplicáveis, e que o operador de transporte aéreo foi obrigado a tomá-los em consideração aquando da elaboração das escalas de serviço, deveria também prever uma reserva de pessoal para as situações de eventual atraso de algum dos voos realizados, dado que os atrasos de voos em si, independentemente das suas causas, são previsíveis no planeamento e organização das atividades da aviação. O risco de não tomar esse fator em consideração seria então suportado pela transportadora. No entanto, parece

também normativamente aceitável adotar uma visão jurídica diferente, que foi apresentada pela demandada, que exima a transportadora aérea da obrigação de manter a tripulação de reserva da aeronave em estado de serviço de assistência. Caso contrário, as obrigações impostas às transportadoras implicariam a necessidade de a transportadora manter em cada aeroporto onde realiza atividades de transporte aéreo pessoal adicional capaz de assumir as funções das tripulações de voos atrasados, o que poderia também ser insuficiente se num determinado período de tempo, devido às circunstâncias extraordinárias, houvesse mais voos atrasados na mesma localização.

18. É importante salientar que as dúvidas acima resumidas, relativas às duas questões prejudiciais, não são uniformemente resolvidas na jurisprudência dos órgãos jurisdicionais nacionais. Em situações de facto semelhantes, os órgãos jurisdicionais nacionais, no âmbito do mesmo tribunal, e até da mesma secção, fazem avaliações jurídicas contraditórias, decidindo diferentemente casos semelhantes do ponto de vista factual e legal [*omissis*] [referências a decisões dos tribunais polacos].
19. As dúvidas apresentadas e as divergências de jurisprudência com elas relacionadas apontam para a necessidade de o Tribunal de Justiça da União Europeia interpretar o direito da União, a fim de garantir segurança e uniformidade na sua aplicação pelos órgãos jurisdicionais nacionais de todos os Estados-Membros da União Europeia.

[*Omissis*]