

Versão anonimizada

Processo

C-618/20 - 1

Processo C-618/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

19 de novembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Tribunal de Comércio de Córdoba, Espanha)

Data da decisão de reenvio:

24 de setembro de 2020

Demandantes:

ZU

TV

Demandada:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL n.º 1 DE CÓRDOBA (TRIBUNAL DE COMÉRCIO n.º 1 DE CÓRDOBA, ESPANHA)

[*Omissis*] [identificação do órgão jurisdicional, do processo, das partes, do local e da data]

DESPACHO

(PEDIDO DE DECISÃO PREJUDICIAL)

[*Omissis*] [Repetição da identificação do juiz, do local e da data]

Em conformidade com os artigos 19.º, n.º 3, alínea b), do Tratado da União Europeia (a seguir «TUE»), 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União

Europeia (a seguir «TFUE»), e 4.º-A da Ley Orgánica del Poder Judicial (Lei Orgánica relativa ao Poder Judicial; a seguir «LOPJ»), é necessário que o Tribunal de Justiça proceda à 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 e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 [(a seguir Regulamento n.º 261/2004)], pelo que se submete o seguinte pedido de decisão prejudicial.

MATÉRIA DE FACTO

1.- PROCESSO PRINCIPAL

- As senhoras ZU e TV compraram um bilhete de avião para voo de Málaga (Espanha) para Dusseldorf (Alemanha).
- O bilhete foi comprado através do sítio Internet de venda de bilhetes da transportadora aérea RYANAIR e, efetivamente, da prova documental fornecida pelas demandantes, resulta uma confirmação de viagem emitida pela RYANAIR, enviada via e-mail pela referida transportadora aérea.
- No entanto, o voo era operado pela transportadora aérea LAUDAMOTION.
- O voo contratado sofreu um atraso superior a 4 horas.
- As demandantes intentaram uma ação contra a RYANAIR, reclamando a indemnização prevista no Regulamento 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 RYANAIR contesta invocando a inexistência da qualidade de demandada argumentando que se limitou a colocar o seu sítio Internet à disposição da LAUDAMOTION para a venda dos bilhetes, negando a existência de uma relação contratual com as demandantes dado que o voo foi operado pela companhia aérea LAUDAMOTION.

2.- Tramitação do reenvio prejudicial

[*Omissis*] [considerações processuais de direito interno]

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1.- Controvérsia jurídica na perspetiva do direito da União Europeia

A controvérsia jurídica suscitada diz respeito à responsabilidade de uma transportadora aérea que, através do seu próprio sítio Internet, vende bilhetes de avião de outra transportadora aérea, situação que está abrangida pelo âmbito subjetivo de aplicação do Regulamento n.º 261/2004 já referido.

2.- Legislação da União Europeia

A legislação da União Europeia aplicável consiste no Regulamento 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. Em especial, no seu artigo 3.º, n.º 5, dispõe: *«O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro»*. O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004 prevê também que: *«[p]ara efeitos do presente regulamento, entende-se por: a) “Transportadora aérea”, uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida; b) “Transportadora aérea operadora”, uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro»*.

A Comunicação da Comissão Europeia, de 15 de junho de 2016, relativa às Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, dispõe no seu ponto 2.2.3 *«Aplicação às transportadoras aéreas operadoras*

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, a transportadora aérea operadora é sempre responsável pelo cumprimento das obrigações constantes do regulamento e não, por exemplo, outra transportadora aérea que possa ter vendido o bilhete (o sublinhado é nosso). O conceito de “transportadora aérea operadora” é introduzido no considerando 7».

3.- Direito e/ou jurisprudência nacional

Estando em causa a aplicação do direito a indemnização previsto no Regulamento n.º 261/2004, diretamente aplicável sem necessidade de transposição para o ordenamento jurídico nacional, não existe, no domínio da navegação aérea, uma regra nacional aplicável.

No entanto, existem divergências relativamente ao tratamento da questão no âmbito da jurisprudência. Em primeiro lugar, há que salientar que, devido ao sistema das vias de recurso que regem a regulamentação processual espanhola, os processos cujo valor seja inferior a 3 000 euros são decididos numa única instância pelos órgãos jurisdicionais competentes em primeira instância, no caso em apreço, os Juzgados de lo Mercantil (Tribunais de Comércio) das diferentes províncias espanholas. Pelo facto de este tipo de pedidos raramente ultrapassar os referidos 3 000 euros, a única jurisprudência existente é a que emana dos Juzgados Mercantiles (Tribunais de Comércio), sendo assim impossível ocorrer a uniformidade que resultaria de decisões de tribunais superiores. Neste contexto, diferentes tribunais de comércio chamados a pronunciar-se sobre questões semelhantes deram respostas diversas, uns considerando procedente o argumento da inexistência da qualidade de demandada da RYANAIR e outros rejeitando-o. Em relação a estes últimos, citamos um argumento que é repetido diversas vezes: o sistema jurídico que o Regulamento n.º 261/2004 rege no âmbito do transporte aéreo transcende essa regulamentação, sendo aplicáveis as outras normas reguladoras do sistema. Segundo o Acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de maio de 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251, n.ºs 18 e 19], o quadro jurídico a tomar em consideração para resolver o litígio relativo ao transporte aéreo é o correspondente ao conjunto dos regulamentos e Tratados celebrados no âmbito da União Europeia e, por conseguinte, «18. [...] o Regulamento n.º 2027/97, aplicável no caso concreto, transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal. Decorre, em particular, do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento que a responsabilidade das transportadoras aéreas da União perante os passageiros e respetivas bagagens se rege por todas as disposições da Convenção de Montreal relativas a tal responsabilidade [...]. 19. A Convenção de Montreal, assinada pela Comunidade, em 9 de dezembro de 1999, ao abrigo do artigo 300.º, n.º 2, CE, foi aprovada, em nome desta, pela Decisão 2001/539 e entrou em vigor, no que à Comunidade diz respeito, em 28 de junho de 2004».

O Acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de julho de 2008 (C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400) também nos recorda o seguinte: «43. É verdade que a Convenção de Montreal faz parte integrante da ordem jurídica comunitária (v., neste sentido, Acórdão IATA e ELFAA, já referido, n.ºs 35 e 36). Por outro lado, resulta do artigo 300.º, n.º 7, CE que as instituições da Comunidade estão vinculadas pelos acordos celebrados por esta e, por conseguinte, que esses acordos primam sobre os atos de direito comunitário derivado (v., neste sentido, Acórdão de 10 de setembro de 1996, Comissão/Alemanha, C-61/94, Colet., p. I-3989, n.º 52)».

Conclui-se que, para determinar o quadro de responsabilidade das transportadoras, não podemos privilegiar uma interpretação literal e afastada dos princípios inspiradores da ordem comunitária, devendo optar-se pelo sentido da regulamentação que corresponde ao seu espírito, ou seja, à proteção que os passageiros devem receber. É verdade que o Regulamento n.º 261/2004 não prevê expressamente a responsabilidade da transportadora que estabelece a relação contratual com o passageiro, embora não assegurando o transporte, mas a Convenção de Montreal de 1999 (que, como já referimos, está em vigor, pertence ao ordenamento comunitário e, por conseguinte, é de aplicação direta e imediata), contém a regra aplicável a este respeito, nomeadamente no seu artigo 45.º, cujo teor literal dispõe que *«[r]elativamente ao transporte efetuado pela transportadora de facto, a ação por danos pode ser intentada, à escolha do autor, contra aquela transportadora ou a transportadora contratual ou contra ambas, conjunta ou separadamente»*. Esta norma permite ao passageiro escolher a demandada que considere oportuno, em consonância com o considerando 7 do Regulamento n.º 261/2004, que assinala que as obrigações resultantes (e, consequentemente, a responsabilidade) recaem sobre a transportadora que estabelece a relação contratual com o passageiro, independentemente de efetivamente realizar o transporte. O passageiro é alheio aos acordos que a entidade com a qual estabelece a relação contratual celebre com terceiros, não sendo por eles afetado, maximizando a sua proteção ao ampliar o círculo de eventuais responsáveis, que inclui a transportadora de facto e a transportadora contratual (no termos do artigo 39.º da Convenção de Montreal).

4.- Dúvidas interpretativas (e/ou de validade) sobre o direito da União

Como foi referido, as dúvidas interpretativas concentram-se no conceito de «transportadora aérea operadora», para que se possa determinar quem pode ser abrangido por esse conceito para efeitos do pagamento da indemnização prevista pelo Regulamento n.º 261/2004, em caso de atraso considerável ou cancelamento do voo.

A Comunicação da Comissão de 15 de junho de 2016 exclui do referido conceito de «transportadora operadora», como já se indicou, a transportadora que se limite a vender o bilhete, não realizando o voo.

Importa referir as últimas decisões do Tribunal de Justiça eventualmente pertinentes para este reenvio, nomeadamente o Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) de 4 de julho de 2018, C-532/2017, que, embora não seja relativo a um caso idêntico ao que se coloca no processo principal, contém indicações pertinentes, e em que se afirma o seguinte (o sublinhado é nosso): *«Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o conceito de “transportadora aérea operadora” na aceção do Regulamento n.º 261/2004 e, nomeadamente, do seu artigo 2.º, alínea b), deve ser interpretado no sentido de que abrange o caso de uma transportadora aérea como a que está em causa no processo principal, que aluga a outra transportadora aérea a*

aeronave e a tripulação no âmbito de um contrato de locação em regime de wet lease, mas não assume a responsabilidade operacional dos voos, inclusivamente quando a confirmação da reserva de um lugar num voo entregue aos passageiros menciona que esse voo é assegurado por essa primeira transportadora.

17 *A este respeito, deve salientar-se que, nos termos do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, o conceito de “transportadora aérea operadora” deve ser entendido como designando a “transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro”.*

18 *Esta definição prevê assim dois requisitos cumulativos para que uma transportadora aérea possa ser qualificada de “transportadora aérea operadora”, os quais se prendem, por um lado, com a realização do voo em causa e, por outro, com a existência de um contrato celebrado com um passageiro.*

19 *No que diz respeito ao primeiro requisito, este destaca o conceito de “voo”, o qual constitui o elemento central. Ora, o Tribunal de Justiça já declarou que este conceito deve ser entendido como “uma operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma “unidade” desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (Acórdãos de 10 de julho de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, n.º 40; de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 27; e de 22 de junho de 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, n.º 20).*

20 *Daqui resulta que deve ser considerada transportadora aérea operadora a transportadora que, no âmbito da sua atividade de transporte de passageiros, toma a decisão de realizar um voo preciso, incluindo a fixação do seu itinerário, e, ao fazê-lo, de criar uma oferta de transporte aéreo para os interessados. Com efeito, a adoção dessa decisão implica que essa transportadora assume a responsabilidade da realização do referido voo, incluindo, nomeadamente, a anulação ou o atraso significativo eventuais à chegada.*

21 *No caso em apreço, é pacífico que a Thomson Airways se limitou a alugar a aeronave e a tripulação que executaram o voo em causa no processo principal, mas que a fixação do itinerário e a realização desse voo foram decididos pela TUI Fly.*

22 *Nestas circunstâncias, sem haver necessidade de analisar o segundo requisito cumulativo previsto no artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, deve declarar-se que uma transportadora aérea, como a Thomson Airways no processo principal, que aluga uma aeronave e uma tripulação a outra transportadora aérea, não pode, em todo o caso, ser qualificada de “transportadora aérea operadora”, na aceção do Regulamento n.º 261/2004 e, nomeadamente, do seu artigo 2.º, alínea b).*

23 *Esta solução é corroborada pelo objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, enunciado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que permite assegurar que os passageiros transportados serão indemnizados ou receberão assistência sem ter em conta os acordos efetuados pela transportadora aérea que decidiu realizar o voo em causa com outra transportadora para concretamente o garantir.*

24 *Além disso, a referida solução é coerente com o princípio, enunciado no considerando 7 deste regulamento, segundo o qual, a fim de assegurar a aplicação efetiva do mesmo regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora, quer a aeronave seja própria quer alugada em regime de wet lease.*

25 *É certo que o órgão jurisdicional de reenvio esclarece ainda que a confirmação da reserva entregue aos demandantes no processo principal menciona que o voo em causa no processo principal era “efetuado” pela transportadora aérea que alugou a aeronave e a tripulação. Todavia, ainda que esta indicação se afigure pertinente no âmbito da aplicação do Regulamento n.º 2111/2005, não pode sobrepor-se à identificação concreta da “transportadora aérea operadora” na aceção do Regulamento n.º 261/2004, dado resultar claramente do considerando 1 do Regulamento n.º 2111/2005 que este último prossegue um objetivo diferente do visado pelo Regulamento n.º 261/2004.*

26 *Tendo em conta todas as considerações precedentes, importa responder à questão submetida que o conceito de “transportadora aérea operadora” na aceção do Regulamento n.º 261/2004 e, nomeadamente, do seu artigo 2.º, alínea b), deve ser interpretado no sentido de que não abrange o caso de uma transportadora aérea como a que está em causa no processo principal, que aluga a outra transportadora aérea a aeronave e a tripulação no âmbito de um contrato de locação em regime de wet lease, mas não assume a responsabilidade operacional dos voos, inclusivamente quando a confirmação da reserva de um lugar num voo entregue aos passageiros menciona que esse voo é assegurado por essa primeira transportadora».*

Como foi descrito, na situação em causa no processo principal, é a RYANAIR que vende o bilhete através do seu sítio Internet, que emite o documento de confirmação da viagem e que o remete via e-mail aos passageiros. É verdade que, nesse documento, o código da companhia não é o da RYANAIR, mas sim o da LAUDAMOTION, mas não há nenhuma indicação explícita nesse sentido, isto é, dele não constam expressamente quaisquer informações de que o voo não será operado pela RYANAIR. No processo principal não se sabe quem efetivamente programou esse voo, se a RYANAIR ou a LAUDAMOTION.

Finalmente, como elemento eventualmente pertinente, importa salientar que a transportadora aérea LAUDAMOTION faz parte do grupo RYANAIR, como ela própria indica no seu sítio Internet: <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.- Relevância da resposta do Tribunal de Justiça da União Europeia

Importa, em especial, nestes casos específicos, determinar qual é a transportadora aérea operadora, uma vez que a venda de bilhetes pela RYANAIR da transportadora aérea LAUDAMOTION, após a aquisição desta pela primeira, parece ser significativa, como demonstram as diferentes decisões jurisdicionais em Espanha que, como foi referido, não são unívocas, e que, além disso, como também se explicou, dificilmente serão uniformizadas mediante uma interpretação a realizar pelos órgãos jurisdicionais superiores, o que contribuirá para assegurar a segurança jurídica e a igualdade de tratamento dos litigantes.

6.- Tendo em conta o conjunto das considerações jurídicas precedentes, há que submeter ao Tribunal de Justiça as questões prejudiciais que serão retomadas no dispositivo do presente despacho.

DISPOSITIVO

Primeiro.- Suspender a instância até à prolação da decisão do reenvio prejudicial

Segundo.- Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

1ª) Pode ser considerada transportadora aérea operadora para efeitos do artigo 5.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, uma transportadora aérea que, através do seu próprio sítio Internet, vende bilhetes de avião que são operados sob o código de outra transportadora aérea para esses voos em concreto, que são vendidos e efetuados por outra transportadora?

2ª) Pode ser considerada transportadora aérea operadora para efeitos do artigo 5.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004 uma transportadora aérea que, através do seu próprio sítio Internet, vende bilhetes de avião que são operados sob o código de outra transportadora aérea para esses voos em concreto, que são vendidos e efetuados por outra transportadora, quando esta outra transportadora que efetua o voo pertence ao grupo de empresas da vendedora do voo?

3ª) O conceito de transportadora contratual do artigo 45.º da Convenção de Montreal é equiparável ao conceito de transportadora aérea operadora do artigo 5.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004?

4ª) O conceito de transportadora aérea operadora do artigo 5.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004 é equiparável ao conceito de transportadora de facto a que se refere o artigo 45.º da Convenção de Montreal?

[*Omissis*]

[*Omissis*]

[Fórmulas processuais finais e assinatura do juiz]