

Processo C-345/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

16 de abril de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de primeira instância de Düsseldorf, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

6 de dezembro de 2018

Demandante:

EUflight.de GmbH

Demandada:

Eurowings GmbH

[Omissis]

Amtsgericht Düsseldorf

Decisão

No litígio entre

EUflight.de GmbH e Eurowings GmbH

I.

É submetida a seguinte questão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE:

«Devem os artigos 4.º, 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/04 ser interpretados no sentido de que os passageiros que são transportados até ao seu destino final no voo originalmente reservado mais de uma hora antes da hora de partida programada têm direito a uma indemnização, por aplicação analógica do artigo 7.º do Regulamento?»

Pode esta indemnização ser reduzida em função da distância do voo de acordo com o disposto no artigo 7.º, n.º 2, se a hora de chegada for anterior aos atrasos na chegada aí referidos, e mesmo anterior à hora de chegada prevista?

A possibilidade de redução está excluída se a hora de partida for antecipada relativamente à hora de partida programada tanto tempo como os limites para os atrasos previstos no artigo 7.º, n.º 2 (ou seja, mais de duas, três ou quatro horas)?»

II.

A demandante requer, na posição de dois cedentes que lhe transmitiram o seu direito, o pagamento de uma indemnização no valor de 250 €, respetivamente, nos termos do artigo 7.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 recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91.

A demandada é uma transportadora aérea alemã. Os cedentes reservaram através da demandada um voo de Munique para Paris, com o número do voo EW1926, que estava programado para partir de Munique às 17h20 do dia 1 de janeiro de 2018 e aterrar às 18h45 em Paris.

O voo foi cancelado e os cedentes foram reencaminhados para o voo LH2234, que partiu de Munique às 15h54 do dia 1 de janeiro de 2018 e aterrou em Paris às 17h20 do mesmo dia. Por conseguinte, os cedentes chegaram ao seu destino final 1:25 horas antes da hora de chegada prevista, tendo no entanto também iniciado a sua viagem 1h26 horas antes do previsto.

III.

Antes de mais, levanta-se a questão de saber se um voo de tal forma antecipado é abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 7.º e, em segundo lugar, se no caso em apreço a analogia aplicada se estende eventualmente a todo o artigo, incluindo igualmente a possibilidade de redução do n.º 2.

1.

É questionável que uma «antecipação» do voo efetivamente realizado fundamente o pagamento de uma indemnização se for superior a uma hora, mas inferior a três horas.

Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (acórdão de 19 de novembro de 2009, *Sturgeon e o.*, C-402/07, e C-432/07, EU:C:2009:716, a seguir, «acórdão *Sturgeon*»), assume importância decisiva a comparação da

situação de passageiros de voos atrasados e de voos cancelados (n.º 50). O motivo da indemnização está relacionado com o facto de o prejuízo, que consiste no tempo perdido pelos passageiros afetados, só poder ser compensado através de uma indemnização (n.ºs 52-54). No acórdão concluiu-se que as pessoas afetadas se encontram em situações comparáveis no que respeita ao prejuízo que consiste numa perda de tempo (n.º 54).

No n.º 57, o TJUE pretende determinar a perda de tempo relevante com base no regime [do] artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea iii). Neste sentido, calcula a soma com base no intervalo de tempo no âmbito do qual que é necessário organizar um transporte de substituição sem que haja o direito a uma indemnização em caso de cancelamento de um voo. Importa referir que o TJUE se baseia expressamente na «duração». De seguida, no n.º 58, volta a ser adotado explicitamente o postulado da igualdade de tratamento. No n.º 61, a perda de tempo volta a ser descrita exclusivamente como um atraso igual ou superior a três horas. No n.º 62, o TJUE encontra um ponto de partida para diferenciar entre um atraso simples de duas horas ou mais nos termos do artigo 6.º e um atraso «considerável» constante do décimo quinto considerando, através do qual pretende justificar claramente a lacuna involuntária no artigo 6.º, necessária para a aplicação de uma analogia, em relação a atrasos consideráveis.

O acórdão Sturgeon não concretizou a plena igualdade de passageiros de voos cancelados em relação aos passageiros de voos atrasados. Com efeito, de acordo com a atual jurisprudência do TJUE, os passageiros que sofrem um atraso superior a duas horas mas inferior a três horas não podem receber uma indemnização apesar de sofrerem mesma perda de tempo em relação a um cancelamento. Por conseguinte, a questão da redução apenas se levanta em relação a voos de longa distância (n.º 63).

Neste sentido, existem vários argumentos a favor da conclusão de que apenas um atraso, e não uma realização antecipada do mesmo voo, pode fundamentar uma indemnização.

Além disso, importa referir que na [decisão] de 27 de junho de 2018[, flihtright,] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496], o Tribunal de Justiça definiu nos números 21 e 22 uma diferença entre o cancelamento e o atraso que justifica a concessão de uma indemnização desde logo após duas horas (ainda que reduzidas) em caso de cancelamentos, mas apenas após três horas em caso de atrasos.

No entanto, na minha opinião, as considerações prévias não se opõem necessariamente ao pagamento de uma indemnização no caso de uma partida antecipada (e neste caso também uma chegada com um atraso inferior a 3 horas).

Isto porque uma «antecipação» poderia ser adequada para justificar uma perda de tempo passível de ser compensada com dinheiro. Por conseguinte, também a chegada com mais de uma hora de antecedência em relação à hora programada não impede uma indemnização por cancelamento. O facto de no acórdão Sturgeon

o TJUE se basear numa perda de tempo em comparação com a «duração» do voo (ou será que se pretendia referir a um tempo de espera?) parece incoerente e algo vago. Isto porque os passageiros de voos cancelados são desde logo indemnizados caso não sofram qualquer perda de tempo devido ao facto de o voo alternativo em que embarcaram ter tido a mesma duração.

O prejuízo não está, por conseguinte, associado a uma perda de tempo, mas sim à perda da possibilidade de poder dispor (no prazo de uma hora antes e duas horas após a chegada programada) do seu tempo tal como inicialmente previsto. Por conseguinte, o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea iii), não protege aparentemente apenas o período após a chegada programada, mas também o período anterior à partida programada. Neste âmbito, o passageiro (ou a sua liberdade de disposição) ainda é mais protegido (ou seja, durante mais uma hora).

A partida antecipada imposta com o mesmo voo não está regulada no regulamento. As regras claras estabelecidas no artigo 6.º para atrasos de duas ou mais horas não se opõem, por conseguinte, a uma lacuna involuntária e, neste sentido, a uma possível analogia. Estão reunidas as condições para que se verifique uma analogia, ou seja, a situação necessariamente comparável dos passageiros. Por conseguinte, é perfeitamente possível considerar que os passageiros que são transportados no mesmo voo uma hora antes da partida têm direito a uma indemnização, por analogia com o artigo 7.º

2.

Na minha opinião, uma eventual analogia deve levar à aplicação da totalidade do artigo 7.º Neste caso, levanta-se, no entanto, a questão de saber se um transporte anterior representa um reencaminhamento na aceção do artigo 8.º

O artigo 8.º, n.º 1, alínea b), prevê o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, «na primeira oportunidade». Esta expressão apenas englobará, no entanto, a primeira oportunidade de transporte do passageiro após a hora partida inicialmente prevista.

O texto do próprio regulamento refere-se apenas aos casos de atraso, não regulando o caso de uma chegada ao destino final anterior à hora prevista. Tendo em conta os considerandos subjacentes ao regulamento, pode presumir-se que a primeira oportunidade, na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b) se refere, pelo menos, a um período posterior à data de partida inicial. Neste sentido, o décimo terceiro considerando refere-se ao facto de os passageiros deverem receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior. O décimo oitavo considerando, por seu lado, também menciona a assistência dos passageiros que aguardam um voo posterior.

Tal é corroborado pelo facto de o regulamento se destinar a reduzir os transtornos e os inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento do seu voo. Por este motivo, é necessário incentivar as transportadoras aéreas a informar atempadamente os passageiros dos cancelamentos antes da hora programada de

partida, na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e a oferecer-lhes um reencaminhamento que permita aos passageiros reprogramarem a sua viagem em consonância. Neste âmbito, as condições impostas ao reencaminhamento são claramente inversamente proporcionais à antecedência com que os passageiros obtêm a informação sobre o cancelamento. Apenas seria possível ter em conta o sentido e a finalidade do regulamento por via de um entendimento do artigo 7.º, n.º 2, alínea a) nos termos do qual não é possível reduzir o direito a indemnização caso não sejam respeitados os limites do razoável, tal como estão definidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o passageiro tivesse, portanto, de embarcar no transporte de substituição mais de uma hora antes da partida prevista.

No entanto, caso se entenda que o facto de todas as versões linguísticas se referirem a «pode» («may», «podrá», etc.) indica que se trata de uma decisão equitativa, uma redução no caso de uma antecipação com uma chegada três ou mais horas mais cedo teria de ser considerada injusta. Tal pode não verificar-se, no entanto, nos casos em que a hora de chegada é menor do que as três horas de antecedência.

IV.

O processo é suspenso enquanto se aguarda a decisão final do Tribunal de Justiça.

[omissis] [local, data]

[omissis] [nome do juiz que proferiu a decisão]