

**Processo C-661/19****Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

6 de setembro de 2019

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Handelsgericht Wien (Áustria)

**Data da decisão de reenvio:**

28 de agosto de 2019

**Recorrente:**

flightright GmbH

**Recorrida:**

Austrian Airlines AG

---

**REPÚBLICA DA ÁUSTRIA**

Handelsgericht Wien

No processo que opõe a recorrente **flightright GmbH**, [omissis] D-[omissis] Potsdam, [omissis] à recorrida **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wien-Flughafen, [omissis], relativo ao montante de 300 euros, acrescidos de juros e despesas processuais, o Handelsgericht Wien (Tribunal de Comércio de Viena, Áustria), como tribunal de recurso [omissis] no recurso interposto pela recorrente contra a decisão do Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Tribunal de Primeira Instância para Assuntos Comerciais de Viena, Áustria) de 19 de dezembro de 2018 [omissis], proferiu o seguinte

Despacho

Nos termos do artigo 267.º, terceiro parágrafo, TFUE, são submetidas as seguintes questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia:

**Deve o artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, em conjugação com o n.º 4 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, ser interpretado no sentido de que, sendo os passageiros transportados no quadro de uma ligação aérea composta por dois voos sem escala significativa no aeroporto de trânsito, só a distância do segundo segmento é relevante para determinar o montante do direito a indemnização quando a ação é intentada contra a companhia aérea operadora do segundo segmento, no qual ocorreu a irregularidade, e o transporte no primeiro segmento do trajeto foi operado por outra companhia aérea?**

É suspensa a instância até que seja proferida a decisão prejudicial pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

Fundamentação:

#### **I. Matéria de facto**

Os dois passageiros afetados reservaram uma viagem de ida e volta de Innsbruck a Reiquiavique. Em ambas as direções o trajeto dividia-se em segmentos e o voo inicial só se dirigia a Frankfurt. Os voos, no total de quatro (Innsbruck – Frankfurt, Frankfurt – Reiquiavique, Reiquiavique – Frankfurt, Frankfurt – Innsbruck), foram reservados com um «código de reserva Lufthansa» único.

A viagem de regresso incluía os seguintes voos:

- **LH 869 de Keflavik para Frankfurt:**
  - partida prevista em 24 de junho de 2017, às 00 h 30
  - chegada prevista em 24 de junho de 2017, às 06 h 00
- **LH 1584 (OS 278) de Frankfurt para Innsbruck:**
  - partida prevista em 24 de junho de 2017, às 08 h 55
  - chegada prevista em 24 de junho de 2017, às 10 h 00

O primeiro voo LH 869 foi operado pela Deutsche Lufthansa. O segundo voo LH 1584 (OS 278) foi operado pela recorrida. Este voo foi cancelado pela Deutsche Lufthansa.

A reserva dos dois passageiros foi alterada para o seguinte voo:

- **LH 1234 de Frankfurt para Viena:**
  - partida prevista em 24 de junho de 2017, às 08 h 50

- chegada prevista em 24 de junho de 2017, às 10 h 10

Os passageiros foram depois transferidos para um comboio do aeroporto de Viena até Innsbruck. Esta era a forma mais rápida de transportar os passageiros até Innsbruck, o seu destino final.

Aplicando o método da rota ortodrómica, a distância entre o aeroporto de Keflavik, Reiquiavique, Islândia e o aeroporto de Innsbruck é de 2 777 quilómetros, ao passo que a distância entre o aeroporto de Frankfurt e o aeroporto de Innsbruck é inferior a 1 500 quilómetros.

A recorrente representa os passageiros em processos contra companhias aéreas; para esse fim, os passageiros cedem-lhe os seus próprios direitos. A recorrida é uma companhia aérea.

Foram cedidos à recorrente os direitos dos dois passageiros resultantes do cancelamento do voo e da alteração da reserva.

Em 6 de março de 2018, a Deutsche Lufthansa pagou à recorrente uma indemnização de 250 euros por passageiro.

## **II. Argumentos das partes**

A recorrente reclama o pagamento de 300 euros a título de indemnização remanescente, nos termos do artigo 7.º do Regulamento 261/2004, e alega ter um direito a indemnização de 400 euros por passageiro, dado que a distância entre Reiquiavique e Innsbruck é superior a 1 500 quilómetros. Na sua qualidade de transportadora aérea operadora, a recorrida tem legitimidade passiva. Existe uma reserva única com um código de reserva único.

A recorrida contestou o pedido quanto ao mérito e ao montante e solicitou que a ação fosse julgada improcedente. Outros direitos devem ser invocados contra a Deutsche Lufthansa, dado que a recorrida não tem legitimidade passiva. Não se pode partir do princípio de que foi feita uma reserva única, no sentido do Regulamento n.º 261/2004. O pagamento efectuado pela Deutsche Lufthansa foi um reconhecimento, razão pela qual não existem direitos relativamente à recorrida.

## **III. Antecedentes processuais**

O tribunal de primeira instância julgou a ação integralmente improcedente.

Indicou que, atendendo ao direito aplicável, quando companhias aéreas diferentes operam como transportadoras aéreas, em caso de atraso do segundo voo, para calcular o montante do direito de indemnização apenas deve ser tida em conta a distância do segundo voo.

Por conseguinte, a recorrente teria direito apenas a 250 euros por passageiro. Ora, este montante já foi pago pela Lufthansa.

Isto é contestado pela recorrente no seu recurso, invocando uma apreciação jurídica errada e pedindo que o acórdão impugnado seja integralmente reformulado.

A recorrida pede que seja negado provimento ao recurso.

No âmbito do seu recurso, a recorrente contesta a apreciação jurídica do tribunal de primeira instância, segundo a qual para calcular o montante dos direitos à indemnização só se deve ter em conta a distância do segundo segmento do trajeto.

#### **IV. Quanto à questão prejudicial**

É controversa a questão de como proceder quando, no caso de um voo com escala e que foi objeto de reserva única, o primeiro voo foi pontual mas o passageiro, devido a recusa de embarque, chega ao seu destino com um atraso que dá lugar a direito a indemnização. De acordo com uma decisão do Amtsgericht Erding, Alemanha, só é deferido um pedido de compensação para o segundo segmento, porque os transtornos são maiores quando o trajeto por completar é mais longo do que quando é mais curto.

No caso de uma reserva única dos voos, com realização pontual do primeiro segmento do trajeto e cancelamento do segundo segmento, o Amtsgericht Köln, Alemanha [omissis] só reconheceu um direito a indemnização no montante de 250 euros. Como fundamento indicou que a protecção do passageiro só era necessária após a ocorrência da perturbação e que o regulamento não previa um «efeito retroactivo» do cálculo da distância em itinerários que já tinham sido percorridos sem perturbação.

Segundo Maruhn [omissis] estes argumentos não são convincentes. Em especial, no caso de uma rota de voo reservada como unidade, não se vislumbra qualquer razão para excluir, no caso de um voo segmentado, o princípio de que o atraso no destino da viagem é decisivo para que o montante da compensação seja calculado com base na totalidade do trajeto.

O Tribunal de Justiça ainda não se pronunciou sobre esta questão.

#### **V. Quanto à obrigação de reenvio prejudicial e à suspensão da instância**

Este tribunal de recurso é a última instância no presente processo [omissis]. No que respeita às questões de interpretação do direito da União, que aqui se revela necessária, também não se pode assumir que a aplicação do direito da União se impõe com uma evidência tal que não haja lugar a dúvida razoável acerca da decisão a proferir acerca delas (doutrina do ato claro).

*[omissis]* **Handelsgericht Wien**

*[omissis]* [Assinatura]

DOCUMENTO DE TRABALHO