

Versão anonimizada

Tradução

C-191/19 – 1

Processo C-191/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

27 de fevereiro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Frankfurt am Main [Tribunal Regional de Francoforte do Meno (Alemanha)]

Data da decisão de reenvio:

20 de fevereiro de 2019

Demandante e recorrente:

OI

Demandada e recorrida:

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA

Landgericht Frankfurt am Main [Tribunal Regional de Francoforte do Meno (Alemanha)]

24.^a Secção Cível

[Omissis]

Despacho

no processo entre

OI [omissis]

demandante e recorrente,

[Omissis]

e

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, [omissis] Valencia,

demandada e recorrida

[Omissis]

a 24.^a Secção Cível do Landgericht Frankfurt am Main [Tribunal Regional de Francoforte do Meno] [omissis] proferiu o presente despacho após a audiência de julgamento de 27 de novembro de 2018:

I. Para efeitos da interpretação do artigo 4.º, n.º 3, do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), e do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), 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 (Regulamento dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos), submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

1. A alteração, contra a sua vontade, da reserva de um passageiro que dispõe de uma reserva confirmada para um determinado voo e a quem é atribuído um lugar num voo ulterior, no momento em que se apresenta no aeroporto para as formalidades de registo, constitui uma recusa de embarque, na aceção do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se o voo para o qual o passageiro dispõe de uma reserva confirmada se tiver realizado?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, deve o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 ser aplicado, por analogia, às recusas de embarque previstas no artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento?

II. É suspensa a instância de recurso.

Fundamentos

A demandante dispunha de reservas confirmadas junto da demandada para o voo IB 8505, de 3 de outubro de 2015, de Jerez (com partida prevista para as 13:35 horas) para Madrid (com chegada prevista para as 14:45 horas), assegurado pela própria demandada, e, em seguida, para o voo de ligação AB 5325, de 3 de outubro de 2015, de Madrid (com partida prevista para as 20:00 horas) para Francoforte (com chegada prevista para as 22:40 horas).

A reserva da demandante foi alterada e foi-lhe atribuído um lugar no voo IB 8507, em vez do lugar no voo IB 8505. O voo IB 8507 descolou de Jerez cerca das 17:55 horas e aterrou em Madrid cerca das 19:05 horas. O voo de ligação

AB 5325 teve lugar, como estava previsto, às 20:00 horas, pelo que a demandante chegou a Francoforte sem atraso, e mesmo dez minutos antes do horário previsto.

Em primeira instância, após uma desistência parcial do pedido em 200 euros, a demandante solicitou finalmente ao Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância, Alemanha) o pagamento de uma indemnização no montante de 400 euros ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.

O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou o pedido improcedente com o fundamento de que a demandante chegou ao seu destino final dentro do intervalo temporal previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004.

Esta decisão é objeto de recurso por parte da demandante, a qual reclama ainda o pagamento do montante de 200 euros. Esta considera, em substância, que lhe é devido o pagamento de uma indemnização no montante de 200 euros por recusa de embarque, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, e que este direito não pode ser objeto de nenhuma das restrições previstas, para os casos de anulação, no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do mesmo regulamento.

A decisão a tomar pelo tribunal de recurso, que é o órgão jurisdicional de reenvio, depende da resposta que o Tribunal de Justiça dará às questões prejudiciais.

Neste contexto, o tribunal de recurso começa por partir do princípio de que a demandante só terá direito a algum tipo de indemnização se, no caso em apreço, a recusa de embarque estiver efetivamente relacionada com a alteração da sua reserva. Com efeito, não se verifica um caso de anulação (o único outro tipo de incidente relativo à execução da prestação que releva para efeitos do Regulamento n.º 261/2004), uma vez que o voo em que a demandante deveria inicialmente ter viajado (IB 8505) se realizou, não tendo pura e simplesmente deixado de estar programado. Além disso, num caso desses, não seria devida qualquer indemnização, por aplicação direta do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004.

Este é o objeto da primeira questão prejudicial. O tribunal de recurso parte do princípio de que existem bons argumentos para concluir que a alteração, contra a sua vontade, da reserva de um passageiro a quem é atribuído um lugar noutra voo está abrangida pelo artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se o voo inicial tiver sido realizado. Caso contrário, existe o risco de uma transportadora aérea operadora contornar os efeitos jurídicos do regulamento, alterando a reserva de um passageiro e atribuindo-lhe um lugar num voo ulterior, por exemplo, o que lhe conferiria um poder de dispor dos direitos dos passageiros incompatível com os objetivos do regulamento (principalmente, o da proteção dos passageiros). A maior parte da jurisprudência e da doutrina alemãs é igualmente desta opinião *[omissis]*.

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão prejudicial, a decisão da causa no processo principal depende da questão de saber se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c),

iii), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser aplicado, por analogia, às recusas de embarque previstas no artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento. Com efeito, verificam-se os pressupostos estabelecidos nesta disposição. Este é o objeto da segunda questão prejudicial.

O Bundesgerichtshof [Tribunal Federal de Justiça, Alemanha] deixou até hoje em aberto a resposta a esta questão *[omissis]*.

O tribunal de recurso considera que existem bons argumentos a favor de uma aplicação, por analogia, do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, tendo nomeadamente em consideração o espírito e a finalidade tanto do direito à indemnização previsto no artigo 7.º como da exclusão de responsabilidade prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), deste regulamento.

O objetivo do direito à indemnização é, em primeira linha, estabelecer uma compensação global que atenua as contrariedades e os inconvenientes decorrentes do tempo perdido e os danos sofridos por causa de um dos incidentes na execução da prestação abrangidos pelo Regulamento n.º 261/2004. Neste contexto, a finalidade do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento deve ser entendida no sentido de que o legislador europeu considerou que, nos casos aí previstos, o passageiro não sofre contrariedades e inconvenientes que necessitem de reparação sob a forma de um direito a uma indemnização global. No entanto, se num destes casos o passageiro sofrer um (ligeiro) prejuízo, porque a prestação de transporte esperada nos termos precisos da reserva confirmada não é executada em conformidade com essa reserva, deve tolerá-lo sem indemnização. O facto de o regulamento não prever uma compensação financeira para o passageiro que sofre um (ligeiro) prejuízo não suscita qualquer objeção, incluindo à luz da proteção dos consumidores em geral e da proteção dos passageiros de viagens aéreas em especial, uma vez que o regulamento visa apenas estabelecer os direitos mínimos do passageiro.

Poder-se-á transpor esta articulação entre o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 para as recusas de embarque. Com efeito, na perspetiva do passageiro, a não execução da prestação de transporte não é substancialmente diferente se for devida a uma recusa de embarque ou a uma anulação. Em ambos os casos, o prejuízo que sofreu está relacionado com o facto de a viagem não ter sido executada em conformidade com a reserva. Isto é ainda mais evidente quando se sabe que a diferença entre uma recusa de embarque e uma anulação depende apenas da questão de saber se afinal o voo em causa é realizado ou se pura e simplesmente deixou de estar programado. Ora, a natureza e a extensão das contrariedades e dos inconvenientes que o passageiro sofre são idênticas se o embarque lhe for recusado nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, ou seja, quando a programação do voo é mantida, ou se lhe for recusado nos termos do artigo 5.º deste regulamento, ou seja, porque o voo deixa de estar programado.

O facto de estas contrariedades e inconvenientes ocorrerem logo que o passageiro é avisado de que a sua viagem não será executada em conformidade com a sua reserva poderá corroborar este ponto de vista. Com efeito, não é raro que o passageiro só saiba posteriormente se a inexecução da prestação de transporte se traduziu na recusa de embarque ou no cancelamento do voo), uma vez que, no momento em que ocorrem esses prejuízos, não é fácil para ele perceber se essa inexecução se deve ou não ao facto de a transportadora aérea ter abandonado a planificação inicial dos voos. O argumento segundo o qual a indemnização concedida por recusa de embarque aparenta, no mínimo, um início de sanção não pode justificar a rejeição da aplicação, por analogia, do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que o direito à indemnização previsto no regulamento não tem o carácter de cláusula penal.

[Omissis]

Francoforte do Meno, 20 de fevereiro de 2019

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO