

Processo C-414/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

28 de maio de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Amtsgericht Erding (Tribunal de Primeira Instância de Erding, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

22 de maio de 2019

Demandantes:

E. M.

M. S.

Demandada:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[omissis]

No litígio entre

- 1) **E.M.**
- demandante -
- 2) **M.S.**
- demandante -

[omissis]

e

Eurowings GmbH *[omissis]*

- demandada -

[omissis]

em que está em causa um pedido de pagamento de indemnização,

o Amtsgericht Erding [omissis], profere, em 22 de maio de 2019, no seguimento da audiência realizada em 3 de maio de 2019, o seguinte

Despacho

I. Suspende-se a instância.

II. Submete-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º TFUE, a seguinte questão sobre a interpretação do direito da União:

No caso de uma ligação aérea composta por vários segmentos, para a determinação da distância para efeitos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, devem ser tomados em consideração também os voos de ligação que não foram afetados pela perturbação que afetou o voo sucessivo?

Fundamentação:

I.

1. Os demandantes dispunham de uma reserva única, que se encontrava confirmada, para uma ligação aérea que devia ser operada pela demandada em 28 de maio de 2018. A referida ligação aérea era composta por dois segmentos: o primeiro voo, EW 171, de Cancun (CUN) para Colónia-Bona (CGN), deveria chegar a Colónia-Bona às 17.35 horas. O voo sucessivo, EW 86, deveria partir de Colónia-Bona às 18.50 horas e chegar a Munique (MUC) às 20.00 horas.
2. Os demandantes chegaram tal como planeado a Colónia-Bona, com o voo EW 171. Contudo, o voo EW 86 foi cancelado.
3. A distância entre Cancun e Munique é de 8 912,13 km. A distância entre Colónia-Bona e Munique é de 455,99 km.
4. A demandada pagou a cada um dos demandantes uma indemnização no valor de 250,00 euros, nos termos dos artigos 5.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Os demandantes pedem mais 350,00 euros para cada um.

II.

5. A demandada calculou o valor da indemnização com base no segmento anulado, de Colónia-Bona para Munique. Os demandantes consideram que se deve ter

igualmente em conta o voo de Cancun para Colónia-Bona, que não foi afetado pelo cancelamento.

6. Posto isto, o órgão jurisdicional de reenvio considera que a boa decisão da causa depende de saber qual é o ponto de partida relevante para efeitos de determinação da distância, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004.
7. Nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, na determinação da distância a considerar deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento. Neste sentido, a distância inclui voos sucessivos, ainda que os mesmos não sejam cancelados, por exemplo quando, por força do cancelamento do voo de ligação, não se consiga embarcar neles. O regulamento não inclui uma regra comparável no que concerne ao primeiro ponto de partida e aos voos de ligação.
8. Até ao momento o Tribunal de Justiça da União Europeia não esclareceu esta questão.
9. No Acórdão de 7 de setembro de 2017, Bossen (C-559/16, EU:C:2017:644), a Oitava Secção do Tribunal de Justiça declarou que, no caso de ligações aéreas com voos de correspondência, o conceito de «distância» abrange apenas a distância entre o local da primeira descolagem e o destino final, independentemente da distância de voo efetivamente percorrida. Contudo, no referido acórdão o enquadramento factual era diferente do atual. Nesse caso o atraso tinha afetado logo o primeiro dos dois voos. Por conseguinte, a perturbação tinha afetado ambos os segmentos. Logo, segundo a questão prejudicial então submetida, impunha-se decidir em que medida é a distância direta entre o local de partida e o último destino que releva. Mas não se apreciou qual o local de partida a considerar. Essa decisão fundamentou-se no princípio da igualdade de tratamento e nos transtornos normalmente causados.
10. No Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), a Oitava Secção decidiu que uma operação de transporte constitui um «voo», na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, ainda que se verifique uma escala com troca de aparelho. Resulta ainda da fundamentação da decisão que uma tal operação de transporte pode ser composta por vários voos. Nem o acórdão, nem o pedido de decisão prejudicial submetido pelo Landgericht Berlin (Tribunal Regional de Berlim) se referem ao montante da indemnização. O Landgericht Berlin solicitou expressamente que se interpretasse o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, que tem por objeto o âmbito de aplicação deste diploma.
11. O Tribunal de Justiça da União Europeia proferiu decisões noutros contextos do nas quais não teve em conta as escalas ou as mudanças de aparelho. Em ambos os referidos acórdãos salienta-se que a perda de tempo e os transtornos conexos constituem o fundamento da indemnização. Vai neste sentido a jurisprudência

constante do Tribunal de Justiça [por exemplo, Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657)]. Já no caso de um quadro factual que divirja significativamente das situações referidas importa apreciá-lo especificamente. Um pedido de decisão prejudicial do Amtsgericht Düsseldorf (processo C-368/17), que abrangia também a questão que aqui se coloca, foi cancelado no registo do Tribunal de Justiça, tendo ocorrido o mesmo em relação a um pedido do Landgericht Hamburg (processo C-557/18).

III.

12. Os tribunais nacionais têm dado respostas divergentes à questão jurídica aqui em causa.
13. [Exposição da jurisprudência nacional] *[omissis]* *[omissis]*
14. Afigura-se unívoco que o que releva é o destino final do passageiro. É o que resulta expressamente do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Contudo, o artigo 7.º não prevê qual o ponto de partida que se impõe considerar. Os tribunais nacionais, nas referidas decisões, invocam, em linha com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, os transtornos causados e o princípio da igualdade de tratamento.

IV.

15. O órgão jurisdicional de reenvio considera que razões de igualdade de tratamento e de adequada indemnização dos transtornos sofridos militam contra uma solução nos termos da qual se adicione à distância do voo que sofreu a perturbação a distância do voo operado normalmente.
16. O transtorno causado pelo cancelamento de um voo consiste essencialmente na necessidade de organizar o reencaminhamento e no facto de o passageiro sofrer uma perda de tempo e uma alteração do seu plano de viagem. Normalmente, estes transtornos são maiores quanto mais longo for o percurso. Em percursos mais curtos dentro da Europa é normalmente possível recorrer a outras ligações - inclusivamente a outros meios de transporte. Nestes casos, é mais fácil organizar um transporte alternativo, sendo a «margem de manobra» superior [(OMISSIS) Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 35)]. Neste sentido, a eventual redução da indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 2, depende do cumprimento de medidas mais exigentes, relativamente ao transporte alternativo, quando a distância é mais curta. Esta diferença torna-se mais evidente no caso de cancelamentos do que no caso de atrasos. Uma vez que o cancelamento - juntamente com a recusa de embarque - constitui o âmbito de aplicação originário do regulamento, afigura-se adequado, no quadro da interpretação, partir-se do caso de cancelamento.

17. Considerando que o regulamento em apreço prevê um regime geral com indemnizações aplicáveis por escalões, é necessária uma interpretação que assegure um tratamento igual para além do caso individual. Neste sentido, em harmonia com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, deve-se atentar nos efeitos no destino final *[omissis]*. Isto implica que os passageiros de um voo cancelado, que até ao mesmo destino final sofram, por causa da mesma perturbação, os mesmos transtornos, sejam indemnizados no mesmo montante. O órgão jurisdicional de reenvio entende que não se justifica atribuir aos demandantes, por causa do cancelamento do voo EW 86, uma indemnização em montante mais elevado do que aos demais passageiros do mesmo voo, que têm o mesmo destino. A diferença entre passageiros que tenham reservado um voo direto e passageiros que tenham reservado um voo que obrigue a transbordo pode justificar-se através dos transtornos tipicamente distintos que uma e outra situação geralmente comportam.
18. Em comparação com a situação de passageiros que, por causa de uma perturbação verificada logo no primeiro segmento, não podem, contrariamente ao planeado, comparecer ao segundo segmento, acresce que, também no caso, por sinal frequente, de transporte por intermédio de várias companhias, se pode imputar a uma das empresas a perturbação na totalidade do percurso. Neste sentido, o artigo 7.º estatui que a determinação da distância a considerar abrange voos para destinos finais que «devido» ao cancelamento não serão atingidos à hora programada. No presente caso, a perturbação não é imputável à primeira parte do voo e a margem de manobra não se encontra limitada ao primeiro voo. O equilíbrio dos interesses de passageiros e companhias aéreas, que subjaz ao Regulamento (CE) n.º 261/2004 [(OMISSIS) Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 39 e 76 e segs.)] impõe que o voo de ligação, que cumpriu o plano, não seja tido em conta na determinação da distância.

[omissis]

[omissis]