

Versão anonimizada

Tradução

C-826/19 – 1

Processo C-826/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

13 de novembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

29 de outubro de 2019

Demandante e recorrente:

WZ

Demandada e recorrida:

Austrian Airlines AG

REPÚBLICA DA ÁUSTRIA

[*Omissis*]

Landesgericht Korneuburg

O Landesgericht Korneuburg, na qualidade de órgão jurisdicional de recurso, [*omissis*], no litígio entre o demandante **WZ** [*omissis*] e a demandada **Austrian Airlines AG** [*omissis*] relativo a 250 euros, acrescidos de juros de mora e despesas [*omissis*], no âmbito do recurso interposto pelo demandante contra a sentença do Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) de 24 de junho de 2019 [*omissis*], proferiu o seguinte

Despacho

I. Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões para decisão a título prejudicial:

1. Deve o artigo 8.º, n.º 3, 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»), ser interpretado no sentido de que é aplicável a dois aeroportos que se encontrem ambos na proximidade imediata do centro de uma cidade, apesar de apenas um se situar no território da cidade e o outro no *Land* vizinho?

2. Devem os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), 7.º, n.º 1, e 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretados no sentido de que, em caso de aterragem num aeroporto alternativo situado no mesmo local, na mesma cidade ou na mesma região, há direito a indemnização por cancelamento do voo?

3. Devem os artigos 6.º, n.º 1, 7.º, n.º 1, e 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretados no sentido de que, em caso de aterragem num aeroporto alternativo situado no mesmo local, na mesma cidade ou na mesma região, há direito a indemnização por atraso considerável?

4. Devem os artigos 5.º, 7.º e 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretados no sentido de que, para determinar se um passageiro aéreo sofreu uma perda de tempo de três horas ou mais na aceção do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 19 de novembro de 2009, nos processos apensos C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e o., o atraso deve ser calculado em função da hora da aterragem no aeroporto alternativo ou em função da hora do transporte para o aeroporto para o qual a reserva tinha sido feita, ou para outro destino próximo acordado com o passageiro?

5. Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea que realiza voos em regime de rotação pode invocar a ocorrência de um facto, em concreto uma redução da taxa de aproximações devido a uma trovoadas que ocorreu no antepenúltimo voo do voo em causa?

6. Deve o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea, em caso de aterragem num aeroporto alternativo, deve, por sua iniciativa, oferecer ao passageiro o transporte para outro local ou no sentido de que deve ser o passageiro a solicitar o transporte?

7. Devem os artigos 7.º, n.º 1, 8.º, n.º 3, e 9.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretados no sentido de que o passageiro aéreo tem direito a uma indemnização por violação dos deveres de assistência e de acompanhamento previstos nos artigos 8.º e 9.º?

II. A instância é suspensa até à receção da decisão prejudicial do Tribunal de Justiça da União Europeia.

Fundamentação:

A seguinte matéria de facto é consensual ou foi [omissis] provada:

O demandante tinha uma reserva confirmada para os voos OS 940, operados pela demandada, com partida de Klagenfurt (KLU) a 21 de maio de 2018, às 18:35 horas, e chegada a Viena (VIE) a 21 de maio de 2018, às 19:20 horas, e OS 239, com partida de Viena (VIE) a 21 de maio de 2018, às 21:00 horas, e chegada a Berlim Tegel (TXL) a 21 de maio de 2018, às 22:20 horas. A demandada desviou o voo OS 239 de Berlim Tegel para Berlim Schönefeld (SXF), os horários efetivos dos voos foram os seguintes: partida de Viena (VIE) a 21 de maio de 2018, às 22:07 horas, chegada a Berlim Schönefeld (SXF) a 21 de maio de 2018, às 23:18 horas. A distância entre Viena e Berlim Tegel ou Berlim Schönefeld é inferior a 1.500 km, a distância a partir de Klagenfurt não foi esclarecida. O desvio do voo de Berlim Tegel para Berlim Schönefeld deveu-se ao facto de o voo ter ultrapassado, por três minutos, a proibição de voos noturnos em Berlim Tegel. O atraso na partida do voo deveu-se ao facto de que o antepenúltimo voo do voo controvertido deveria ter partido de Berlim Tegel às 14:40 horas e aterrado em Viena às 15:45 horas, mas, devido a trovoadas em Viena, a Eurocontrol só disponibilizou à demandada uma faixa horária para aterragem às 15:53 horas. Os restantes voos, o penúltimo voo e o último voo em relação ao voo controvertido, foram essencialmente realizados conforme previsto, mas já não foi possível recuperar o atraso. A demandada não ofereceu ao demandante nenhum transporte alternativo do aeroporto de Berlim Schönefeld para o aeroporto de Berlim Tegel. O demandante demora 41 minutos do aeroporto de Berlim Schönefeld até casa, do aeroporto de Berlim Tegel são 15 minutos.

O demandante pediu à demandada o pagamento de 250 euros a título de indemnização nos termos do artigo 5.º, em conjugação com o artigo 7.º, do Regulamento n.º 261/2004, invocando, por um lado, a chegada do voo com atraso, por outro, que não lhe foi oferecido nenhum transporte do aeroporto de Berlim Schönefeld para Berlim Tegel e alegando que artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 não é aplicável, porque o aeroporto de Berlim Schönefeld não se situa em Berlim.

A demandada contestou a ação, pedindo que a mesma fosse julgada improcedente e alegou que o demandante chegou ao seu destino final, Berlim, com um atraso de 58 minutos, que o aeroporto de Berlim Schönefeld se situa apenas a 24 km da morada do demandante e que o aeroporto de Berlim Tegel se situa a quase 8 km da morada do demandante. Em ambos os casos é necessário um meio de transporte para chegar à residência do demandante. A demandada invocou ainda a existência de circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que houve problemas meteorológicos graves que deram origem ao atraso.

O Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou a ação improcedente e alegou que a alteração do aeroporto de Berlim Tegel para Berlim Schönefeld não deve ser considerada uma alteração significativa da rota de voo, pelo que não está em causa um cancelamento do voo. O voo não se atrasou três horas ou mais. O passageiro não podia beneficiar do direito consagrado no artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 porque não fez prova dos custos que teve de suportar com a transferência.

O recurso do demandante é dirigido contra esta sentença, sendo o fundamento de recurso invocado o da apreciação jurídica incorreta, pedindo que a sentença recorrida seja alterada no sentido de julgar a ação procedente.

A demandada pede, na sua resposta ao recurso, que não seja dado seguimento ao recurso.

O Landesgericht Korneuburg, na qualidade de órgão jurisdicional de segunda instância, foi chamado a decidir os pedidos do demandante, em segunda e última instância.

Segundo jurisprudência do TJUE (Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, n.º 47, e de 7 de março de 2018, flightright e o., processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16, n.º 48), o facto de nem o primeiro local de partida nem o último local de chegada do voo do demandante se situarem na área de jurisdição territorial do Bezirksgericht Schwechat faz com que o tribunal seja incompetente em razão do lugar de cumprimento da obrigação, na aceção do artigo 7.º, primeiro parágrafo, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial; porém, esta circunstância já não pode ser tida em conta, uma vez que a demandada já compareceu no processo, nos termos do artigo 26.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012.

A decisão depende da interpretação de disposições do Regulamento n.º 261/2004 cujo conteúdo não é tão evidente que se possa presumir estarmos perante um *acte clair*. No essencial, está em causa a interpretação do artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designadamente, a questão de saber se esta disposição é aplicável ao caso concreto, se os factos em causa devem ser considerados como cancelamento, atraso ou facto gerador próprio, se é ou não possível invocar circunstâncias extraordinárias e se existe direito a indemnização por violação do dever de prestar assistência.

Quanto a cada uma das questões prejudiciais:

Quanto à primeira questão prejudicial:

Tanto o aeroporto de Berlim Tegel, previsto no plano de voo inicial, como também o aeroporto de Berlim Schönefeld, que foi utilizado após a alteração do plano de voo, são considerados aeroportos de Berlim. No entanto, só o de Berlim

Tegel é que se situa na cidade de Berlim. Segundo concluiu o órgão jurisdicional de primeira instância, são precisos 41 minutos para chegar do aeroporto de Berlim Schönefeld à residência do demandante, do aeroporto de Berlim Tegel são precisos 15 minutos. A questão de saber se os dois aeroportos estão localizados na mesma região é apreciada em sentidos divergentes pelas partes no litígio. O Berufungsgericht considera, a título preliminar, que o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 é aplicável, uma vez que estão em causa vários aeroportos que servem a mesma região, independentemente de os mesmos se situarem em *Länder* diferentes. A título de fundamentação, o Berufungsgericht alega que tipicamente os aeroportos internacionais das grandes cidades não se situam no centro da cidade, mas na periferia ou fora dos limites da cidade.

Quanto à segunda e terceira questões:

O demandante terá direito a indemnização se tiver existido uma das perturbações no serviço referidas no regulamento. A recusa de embarque não precisa de ser analisada, pelo contrário, a transferência do voo para outro aeroporto da mesma região deverá considerar-se como cancelamento do voo ou como operação do voo com atraso. A favor da solução de que os factos devem ser considerados como cancelamento de um voo militam as observações do TJUE no Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodriguez e o., C-83/10, n.º 30, segundo as quais um ato de programação de um voo inicial deve ser considerado como um cancelamento. O Bezirksgericht Schwechat considera, pelo contrário, que a matéria de facto deve ser qualificada como atraso na chegada, porque o avião chegou ao destino final, ou seja, à cidade de Berlim, ainda que com atraso. Por último, também se pode pôr a hipótese de o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 regular um caso específico de perturbação do serviço que não deva ser considerado nem um cancelamento nem um atraso na chegada. O Berufungsgericht chega a esta conclusão por considerar que, caso contrário, a disposição ficaria desprovida de âmbito de aplicação. O direito a transporte para o aeroporto de destino inicial ou para outro destino poderia igualmente ter como fundamento o artigo 8.º, n.º 1, ou o artigo 9.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004. Se se quiser atribuir um âmbito de aplicação ao artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, poderá chegar-se à conclusão que a disposição apenas confere ao passageiro o direito ao transporte para o aeroporto de destino inicial ou para outro lugar, mas não lhe confere os restantes direitos previstos em caso de cancelamento ou de atraso, designadamente, o direito à indemnização não pedida no caso concreto. Deixaria de ser necessário apreciar a existência de circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

Quanto à quarta questão:

Se o Tribunal de Justiça concluir que está em causa uma situação de atraso, coloca-se o problema do cálculo do atraso. Tendo em conta que o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 tem expressamente por objeto o aeroporto de destino inicial ou outro destino próximo acordado, parece razoável que não se permita que se interrompa o cálculo do atraso considerando que a aterragem no

outro aeroporto de destino é determinante, mas que se entenda que é o momento em que o passageiro chega ao aeroporto de destino inicial ou ao outro destino acordado que releva. O Bezirksgericht Schwechat parte do princípio de que o atraso na chegada não ultrapassa, em caso algum, as três horas. No entanto, ignora que o primeiro local de partida do demandante foi Klagenfurt e que a viagem teve início em Klagenfurt (KLU), em 21 de maio de 2019, às 18:35 horas (Acórdão do TJUE de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, n.º 47).

Quanto à quinta questão:

Se o Tribunal de Justiça concluir pela existência de direito a indemnização por cancelamento ou por atraso considerável à chegada ao destino, deverá ser tida em conta a argumentação da demandada de que o cancelamento/atraso se deveu a uma circunstância extraordinária. No entender do órgão jurisdicional de segunda instância, a jurisprudência do Tribunal de Justiça ainda não esclareceu se os factos ocorridos no antepenúltimo voo do voo controvertido no âmbito de um regime rotativo conferem à transportadora aérea o direito de justificar um cancelamento ou um atraso substancial com esses factos, ainda que tenham tido lugar no mesmo dia (v. considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004). Não há dúvida de que a presente redução da faixa horária deu origem ao fracasso da programação da demandada no sentido de realizar o voo para Berlim Tegel ainda antes da entrada em vigor da proibição de voos noturnos. No entanto, para garantir um elevado nível de proteção em benefício dos passageiros, importa analisar se deve ser realizada uma restrição a um contexto temporal mais aproximado (independentemente do considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004) ou se deve ser realizado um certo número de voos no âmbito do regime rotativo.

Quanto à sexta questão prejudicial:

A demandada não disponibilizou ao demandante o transporte previsto no artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. No entender do órgão jurisdicional de segunda instância, é irrelevante que o demandante necessitasse sempre de um transporte subsequente para a sua residência. Podia ter estacionado o seu veículo no aeroporto de destino inicial ou podia ter organizado a sua viagem para casa de outra forma, pelo que, independentemente do trajeto curto do aeroporto de Berlim Schönefeld para a sua residência, continuaria a ter interesse num transporte subsequente para o aeroporto de Berlim Tegel. A doutrina de língua alemã considera que os serviços de assistência como refeições e bebidas, alojamento em hotel, mas também o transporte entre aeroportos e o lugar do alojamento, devem ser oferecidos, o que é interpretado no sentido de que a transportadora aérea deve disponibilizá-los espontaneamente e não apenas após solicitação dos passageiros [omissis]. Considera-se, em termos gerais, que o artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004 tem por objeto serviços de assistência e o artigo 9.º serviços de acompanhamento. Devido à proximidade entre o fornecimento de transporte do artigo 9.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 e o direito a transporte ao abrigo do artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, o órgão jurisdicional de segunda instância considera, preliminarmente, que a transportadora aérea deve

oferecer este serviço ao passageiro, mesmo que este não o tenha pedido (v. igualmente Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Sousa Rodriguez e o., C-83/10, n.º 62).

Quanto à sétima questão prejudicial:

Se se entender que a transportadora aérea demandada não cumpriu a obrigação de transporte para o aeroporto de destino inicial ou para outro destino acordado, a mesma infringiu a sua obrigação decorrente dos artigos 8.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004. Os órgãos jurisdicionais nacionais consideram que o incumprimento da obrigação de prestação de serviços de assistência (apenas) torna a transportadora aérea responsável pelos danos e prejuízos [por exemplo, Amtsgericht Königs Wusterhausen (Tribunal de Primeira Instância de Königs Wusterhausen), 2 de fevereiro de 2017, 4 C 1350/16 (*omissis*)]. Contudo, o órgão jurisdicional de segunda instância conclui das observações do TJUE no seu Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodriguez e o., C-83/10, n.º 44, que o incumprimento da obrigação de prestação de serviços de assistência (também) confere aos passageiros o direito a indemnização [Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), 7 de setembro de 2017, 21 R 246/17z (*omissis*)]. Uma vez que os órgãos jurisdicionais nacionais divergem no tratamento desta questão, é necessária clarificação pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

[*Omissis*] [Suspensão do processo]

Landesgericht Korneuburg [*omissis*]

Korneuburg, 29 de outubro de 2019

[*Omissis*]

[*Omissis*] [Assinatura]