

Processo C-810/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

4 de novembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

22 de agosto de 2019

Demandante e recorrente:

Flightright GmbH

Demandada e recorrida:

Qatar Airways

[omissis]

Despacho

no litúgio entre

Flightright GmbH, *[omissis]* Potsdam,
demandante e recorrente

[omissis] e

Qatar Airways *[omissis]*,
[omissis],
demandada e recorrida,

[omissis] a 24.^a Secção do Landgericht Frankfurt am Main

[omissis] decidiu

I. Nos termos do artigo 267.º TFUE, são submetidas as seguintes questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia, relativas à interpretação 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:

1. Pode considerar-se que também existe um «voo sucessivo» na aceção do artigo 2.º, alínea h), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 quando, no caso de voos que foram objeto de uma reserva única e com escala num aeroporto de correspondência situado fora do território da União Europeia, está prevista uma estadia mais prolongada no local de escala e o voo de correspondência reservado não é o primeiro voo acessível?

2. Em caso de resposta negativa à primeira questão:

Deve o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que este regulamento também se aplica ao transporte aéreo de passageiros de um voo que não descolou de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro, mas que fazia parte de uma reserva única que incluía igualmente um voo proveniente de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro, mesmo não se tratando de um voo sucessivo?

II. É suspensa a instância de recurso.

Fundamentação:

I.

A recorrente interpôs o presente recurso na sequência de uma cessão dos direitos de 4 passageiros (a seguir «passageiros»).

Os passageiros reservaram, junto da recorrida, o voo QR 070, de Frankfurt am Main para Doha, para o dia 18 de julho de 2018, com partida prevista às 10 h 55 (hora local) e chegada prevista às 17 h 55 (hora local) e o voo QR 1373 de Doha para Windhoek, para o dia 20 de julho de 2018, com partida prevista às 2 horas da manhã (hora local) e chegada prevista às 10 h 40.

Para a estadia em Doha entre as 17 h 55 de 18 de julho de 2018, e as 2 horas da manhã de 20 de julho de 2018 (um total de 32 horas e 5 minutos), os passageiros reservaram um hotel nessa cidade.

Também lhes teria sido possível reservar um voo da recorrida de Doha para Windhoek para o dia 19 de julho de 2018, com partida às 2 horas da manhã.

Em 18 de julho de 2018, os passageiros registaram-se para o voo de Frankfurt am Main para Doha. Os passageiros deviam recolher a sua bagagem em Doha e entregá-la de novo para o voo de correspondência para Windhoek.

Atualmente, não é claro se os passageiros já tinham recebido cartões de embarque para o voo de Doha para Windhoek. Os passageiros recordam-se de ter feito o registo online para a totalidade do trajeto até à Namíbia, antes da partida de Frankfurt am Main. Segundo a recorrida, em Frankfurt am Main não foi emitido um cartão de embarque para o voo de correspondência com destino a Windhoek, mas apenas para o voo com destino a Doha.

O voo de Frankfurt am Main para Doha foi pontual e sem atrasos. Em Doha, os passageiros recuperaram a sua bagagem e voltaram a entregá-la para o voo com destino a Windhoek. O voo de Doha para Windhoek sofreu um atraso de 5 horas e 52 minutos. Em vez de chegar a Windhoek às 10 h 40, os passageiros só chegaram às 16 h 32.

Os passageiros cederam à recorrente os seus direitos de pedir uma indemnização à recorrida. A recorrente visa obter da recorrida o pagamento de 600 euros por cada passageiro (ou seja, um total de 2 400 euros) pelo atraso de mais de 3 horas na chegada a Windhoek.

O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou improcedente a ação para pagamento da quantia de 2 400 euros. Este órgão jurisdicional fundamentou a sua decisão indicando não ser competente porque o atraso se referia a um voo entre Doha e Windhoek e a recorrida não é uma companhia aérea da [União] Europeia. Entendeu que era irrelevante o facto de o primeiro voo ter descolado de Frankfurt am Main. Trata-se de dois voos separados, entre os quais decorreu uma estadia de «aproximadamente 56 horas» e, por conseguinte, não se pode falar de uma simples escala. O voo de Doha para Windhoek não era um voo sucessivo.

Inconformada com o indeferimento da ação, a recorrente interpôs recurso para o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha).

II.

O desfecho do recurso depende essencialmente da questão de saber se o voo de Doha para Windhoek é um voo sucessivo na aceção do artigo 2.º, alínea h), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 (a seguir «regulamento») relativamente ao voo de Frankfurt am Main para Doha.

Se o voo de Doha para Windhoek for considerado um voo sucessivo do voo de Frankfurt am Main para Doha, a recorrente terá direito ao pagamento de uma indemnização, com base nos direitos cedidos pelos passageiros, no montante reclamado. Com efeito, nesse caso o «destino final» seria o destino do último voo, ou seja Windhoek, e não Doha como destino do primeiro voo.

Como declarado pelo Tribunal de Justiça no Acórdão de 19 de novembro de 2009, *Sturgeon e o. (C-402/07) [omissis]* na sequência de um pedido de decisão prejudicial do Bundesgerichtshof, e confirmado pela Grande Secção do Tribunal

de Justiça no Acórdão 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10), o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do regulamento pode ser invocado não só por passageiros de voos anulados, mas também por passageiros de voos atrasados quando, em razão do atraso, tenham sofrido uma perda de tempo igual ou superior a três horas, porque chegam ao seu destino final três ou mais horas após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea.

Tal seria o caso no presente litígio, uma vez que os passageiros só atingiram o destino final dos seus voos com um atraso de 5 horas e 52 minutos.

Como o Tribunal de Justiça também declarou no Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener (C-537/17) *[omissis]*, o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do regulamento deve ser interpretado no sentido de que este diploma se aplica a um transporte de passageiros realizado em virtude de uma reserva única e que inclui, entre a sua partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e a sua chegada a um aeroporto localizado no território de um Estado terceiro, uma escala planeada fora da União, com troca de aparelho.

Estas condições estão igualmente preenchidas no caso em apreço. Com efeito, os voos de Frankfurt am Main para Doha e de Doha para Windhoek foram objeto de uma reserva única junto da recorrida, a qual também os considerou como uma unidade no «recibo do bilhete electrónico» *[omissis]*. Ao prepararem os seus voos, os passageiros tinham previsto uma viagem à Namíbia com escala em Doha, que lhes permitiria esperar por amigos que chegariam mais tarde e visitar a cidade.

Nos termos do Acórdão Wegener, já referido *[omissis]*, é irrelevante que o voo para Windhoek tenha sido realizado num aparelho diferente do primeiro voo.

Acresce que, como o Tribunal de Justiça declarou no Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie (C-502/18), *[omissis]*, quando um voo se divide em dois segmentos, que são objeto de uma reserva única, o facto de o atraso que dá origem a uma indemnização só ter ocorrido no segundo segmento do voo não dispensa a transportadora aérea que efetuou o primeiro segmento do dever de pagar uma indemnização. Em conformidade com este acórdão, é irrelevante o facto de o primeiro e segundo segmentos do voo terem sido realizados por transportadoras aéreas diferentes, dado que também a transportadora aérea que efetuou o primeiro segmento estava obrigada a pagar a indemnização.

Em aplicação deste acórdão, a recorrida teria o dever de pagar a indemnização, embora não seja uma transportadora aérea comunitária e os locais de partida e de chegada do segundo segmento de voo não se situem no território da [União] Europeia. Com efeito, a recorrida, enquanto transportadora aérea, está obrigada, em qualquer caso, a pagar uma indemnização porque o ponto de partida do primeiro segmento de voo se situava em Frankfurt am Main [v. artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do regulamento].

No entanto, o presente litígio apresenta a particularidade de, entre o primeiro segmento de voo e o segundo, ter decorrido uma estadia de cerca de 32 horas no

local de escala e o voo de correspondência não ser a primeira possibilidade de atingir o destino final a partir do local da escala. Na verdade, teria sido possível embarcar no voo de correspondência que descolou 24 horas antes, porque a recorrida assegurava igualmente um voo de Doha para Windhoek no dia 19 de julho de 2018, com partida às 2 horas da manhã, que os passageiros só não utilizaram porque ainda estavam à espera de amigos e queriam ver a cidade, tendo por isso reservado uma dormida em Doha. O voo de correspondência direta, que também teria sido acessível, seria o voo de 19 de julho de 2018 e não o voo de 20 de julho de 2018.

Por conseguinte, coloca-se a questão de saber se neste caso se pode falar ainda de um «voo sucessivo» na aceção do artigo 2.º, alínea h), do regulamento.

Não pode ser inferido da jurisprudência publicada do Tribunal de Justiça se a duração da estadia no local de escala e a possibilidade de embarcar num voo de correspondência anterior constituem ou não critérios decisivos. Nem o Acórdão Wegener nem o Acórdão Folkerts mencionam a duração da estadia no local de escala. No entanto, na origem do processo Folkerts estava o facto de o voo de correspondência não poder ser alcançado devido a um atraso do voo de ligação de cerca de duas horas e meia, o que sugere que a estadia prevista no ponto de escala não excedeu este período. A este respeito, nas suas questões prejudiciais, o Bundesgerichtshof (BGH) utiliza, quando se trata de voos compostos por vários segmentos, a seguinte fórmula: «transporte de pessoas em dois voos sem escala significativa no aeroporto de correspondência» *[omissis]*.

No entanto, a jurisprudência do Tribunal de Justiça não permite determinar com certeza suficiente se, para existir direito a indemnização quando o atraso ocorre apenas no segundo segmento de voo, para além de uma reserva única e de uma escala programada, é necessário que se verifique um nexo temporal imediato entre a chegada ao local da escala e a partida.

A resposta a essa questão depende, em última análise, da definição do conceito de «voo sucessivo» constante do artigo 2.º, alínea h), do regulamento. A presente Secção entende que a definição do conceito indica que deve existir um nexo imediato entre o primeiro e o segundo segmentos de voo. Nos termos do artigo 2.º, alínea h), do regulamento, para definir destino final não basta a ligação entre dois voos, pois exige que sejam «sucessivos». Por conseguinte, parece lógico que o voo de correspondência tem de representar a primeira possibilidade de, após a chegada ao local de escala, continuar o trajeto para o destino final. Se os passageiros escolherem um voo posterior por quererem utilizar a sua estadia para fins diferentes de uma mudança de voo (por exemplo, esperar por amigos ou visitar a cidade), deixa de haver um nexo imediato e também um voo «sucessivo». A consequência seria que se teria de entender que existem dois voos distintos, de modo que o destino final, na aceção do artigo 2.º, alínea h), do regulamento, seria Doha. O segundo voo, entre Doha e Windhoek, não seria abrangido pelo âmbito de aplicação do regulamento, nos termos do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), porque

os passageiros não partiram de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.

Mas também não se pode excluir que a questão da aplicabilidade do regulamento, nos termos do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), dependa de o segundo dos voos que são objeto de uma reserva única ser considerado um «voo sucessivo», na medida em que logo a reserva única de voos compostos pode ser suficiente para a aplicabilidade do regulamento. Isto é o que se pretende saber com a segunda questão prejudicial.

Uma vez que está em causa a interpretação de um conceito do regulamento e que, até agora, o Tribunal de Justiça, nos seus acórdãos, ainda não se pronunciou claramente sobre a necessidade de umnexo imediato nem sobre o âmbito de aplicação do regulamento, é necessário submeter um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 267.º TFUE

[omissis]