Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 116/14
Luxemburgo, 4 de setembro de 2014

Imprensa e Informação

Acórdão no processo C-452/13
Germanwings GmbH / Ronny Henning

A hora efetiva de chegada de um voo corresponde ao momento em que pelo menos uma porta da aeronave se abre

Com efeito, é apenas nesse momento que a extensão do atraso pode ser determinada para efeitos de uma eventual indemnização

O atraso de um voo da companhia aérea Germanwings de Salzburgo (Áustria) para Colónia/Bona (Alemanha) permitiu ao Tribunal de Justiça precisar o momento que corresponde à hora efetiva de chegada de uma aeronave. Embora o aparelho em questão tenha descolado com um atraso de 3 horas e 10 minutos, as rodas do aparelho tocaram na pista de aterragem do aeroporto de Colónia/Bona com um atraso de 2 horas e 58 minutos. Quando a aeronave chegou à sua posição de estacionamento, o atraso era de 3 horas e 3 minutos. As portas foram abertas pouco depois.

Um dos passageiros alegou que chegou ao destino final com um atraso de mais de 3 horas em relação à hora programada de chegada e que, por conseguinte, tem direito a uma indemnização de 250 euros, conforme resulta de um acórdão precedente do Tribunal de Justiça[1]. A Germanwings sustenta que a hora efetiva de chegada é a hora em que as rodas do aparelho tocaram na pista do aeroporto de Colónia/Bona, e que, assim sendo, o atraso em relação à hora programada de chegada é apenas de 2 horas e 58 minutos e que não é devida nenhuma indemnização.

Por conseguinte, o órgão jurisdicional austríaco ao qual foi submetido o processo que opõe o passageiro à Germanwings colocou ao Tribunal de Justiça a questão de saber a que momento corresponde a hora efetiva de chegada da aeronave.

No seu acórdão de hoje, o Tribunal considera que o conceito de «hora efetiva de chegada» não pode ser definido pela via contratual, mas deve ser interpretado de forma autónoma e uniforme.

A este respeito, o Tribunal salienta que, durante o voo, os passageiros permanecem num espaço fechado, sob as instruções e o controlo da transportadora aérea, onde, por razões técnicas e de segurança, as suas possibilidades de comunicação com o mundo exterior são consideravelmente limitadas. Nessas condições, os passageiros não podem conduzir continuadamente os seus assuntos pessoais, familiares, sociais ou profissionais. Se tais contrariedades devem ser consideradas inevitáveis quando o voo não exceda a duração prevista, a situação é diferente em caso de atraso, tendo, nomeadamente, em conta que os passageiros não podem utilizar o «tempo perdido» para realizar os objetivos que os levaram a escolher precisamente esse voo. Daqui decorre que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser entendido como momento em que tal situação de limitação chega ao fim.

Ora, a situação dos passageiros de um voo não muda substancialmente quando as rodas da aeronave tocam na pista de aterragem, nem quando a aeronave chega à sua posição de estacionamento, uma vez que os passageiros continuam a estar sujeitos a várias limitações no espaço fechado em que se encontram. Apenas no momento em que são autorizados a sair do aparelho e é dada, para esse efeito, a ordem para abrir as portas da aeronave é que os

[1] Acórdão Sturgeon e o., de 19 de novembro de 2009 (processos apensos C-402/07 e C-432/07, v. também CP n.º 102/09).

passageiros deixam de estar sujeitos a essas limitações e podem, em princípio, retomar as suas atividades habituais.

O Tribunal conclui que a «hora de chegada» utilizada para determinar a extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo corresponde ao momento em que pelo menos uma porta da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros são autorizados a sair do aparelho.

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal de Justiça não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça. Esta decisão vincula também os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O texto integral do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667