



## **O Tribunal de Justiça esclarece um certo número de disposições do regulamento relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores**

*As obrigações de reencaminhamento e de indemnização em caso de cancelamento de um serviço de transporte são proporcionais ao objetivo prosseguido pelo regulamento*

Foi apresentado um pedido de decisão prejudicial no âmbito de um litígio entre a sociedade Irish Ferries Ltd («Irish Ferries»), uma companhia marítima irlandesa, e a National Transport Authority (Autoridade Nacional dos Transportes, Irlanda) («NTA») a respeito da aplicação do Regulamento n.º 1177/2010<sup>1</sup> ao cancelamento de uma temporada inteira de travessias entre Dublin (Irlanda) e Cherbourg (França) programadas pela Irish Ferries.

A Irish Ferries presta serviços de transporte de passageiros entre portos situados na Irlanda, no Reino Unido e em França. Para assegurar o novo percurso entre Dublin e Cherbourg, encomendou um novo navio que devia ser entregue entre maio e junho de 2018. A partir de outubro de 2017, a Irish Ferries começou a comercializar bilhetes em regime de pré-venda para a temporada estival de 2018. Devido ao atraso de alguns fabricantes de equipamentos do estaleiro naval, a Irish Ferries teve, num primeiro momento, de cancelar as travessias do mês de julho e, num segundo momento, de cancelar a totalidade da temporada de travessias. Com efeito, o navio em questão só foi afinal entregue em dezembro de 2018 e a Irish Ferries não pôde encontrar um navio de substituição capaz de assegurar o mesmo serviço. Todos os passageiros foram informados do cancelamento dos seus bilhetes com pelo menos sete semanas de antecedência relativamente à data de partida inicialmente programada.

A Irish Ferries propôs aos passageiros, ou reencaminhá-los a partir e/ou para outros portos, incluindo por *landbridge* (ponte terrestre), ou seja, efetuando uma travessia marítima com partida de um porto na Irlanda (ou em França) para um porto situado no Reino Unido, seguida de uma transferência rodoviária terrestre para outro porto do Reino Unido, a partir do qual os passageiros prosseguiam a viagem efetuando uma segunda travessia marítima com destino a um porto situado em França (ou na Irlanda), ou o reembolso integral dos seus bilhetes.

Após decisão tomada e confirmada pela NTA, que concluía que a Irish Ferries não tinha cumprido as obrigações de reencaminhamento e de indemnização em conformidade com o Regulamento n.º 1177/2010, a Irish Ferries intentou uma ação na High Court (Tribunal Superior, Irlanda). A High Court decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça várias questões prejudiciais sobre a interpretação e a validade do Regulamento n.º 1177/2010.

### **Apreciação do Tribunal de Justiça**

O Tribunal de Justiça começa por declarar que o Regulamento n.º 1177/2010 é aplicável aos casos em que o transportador cancela um serviço de transporte de passageiros respeitando um pré-aviso de várias semanas antes da partida inicialmente programada, com o fundamento de que

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1).

o navio que devia assegurar esse serviço sofreu um atraso na sua entrega e não pôde ser substituído. O Tribunal observa ainda que a sistemática geral do Regulamento n.º 1177/2010 milita a favor de uma interpretação ampla do conceito de «utilização» de um serviço de transporte marítimo.

Em seguida, o Tribunal Justiça afasta as alegações da Irish Ferries de que, em caso de cancelamento de um serviço de transporte, as obrigações dos transportadores marítimos de passageiros fazem recair sobre estes encargos financeiros consideráveis que são totalmente desproporcionais ao objetivo prosseguido por este regulamento. O Tribunal nota que as medidas visam conferir aos passageiros a escolha entre chegar ao destino final e renunciar ao transporte, pedindo o reembolso do preço do bilhete. Quanto à indemnização prevista, esta varia em função do atraso à chegada ao destino final estabelecido no contrato de transporte e constitui uma abordagem proporcionada, destinada a obviar às consequências danosas causadas pelo atraso ou pelo cancelamento que o referido regulamento pretende reparar.

Com as suas respostas às restantes questões, o Tribunal esclarece vários aspetos do Regulamento n.º 1177/2010:

- quando um serviço de transporte de passageiros é cancelado e não existe um serviço de transporte de substituição na mesma ligação, o transportador é obrigado a propor ao passageiro, com base no direito deste último ao reencaminhamento em condições equivalentes e na primeira oportunidade para o seu destino final previsto nesta disposição, um serviço de transporte de substituição que utilize um percurso diferente do percurso do serviço cancelado ou um serviço de transporte marítimo articulado com outros meios de transporte, como um transporte rodoviário ou ferroviário, e é obrigado a assumir os eventuais custos adicionais suportados pelo passageiro no quadro desse reencaminhamento para o seu destino final;
- quando o transportador cancela um serviço de transporte de passageiros respeitando um pré-aviso de várias semanas antes da partida inicialmente programada, o passageiro dispõe do direito de indemnização quando decide ser reencaminhado na primeira oportunidade ou ainda adiar a sua viagem para uma data posterior e chega ao destino final inicialmente programado com um atraso superior aos limiares fixados no artigo 19.º do mesmo regulamento. Em contrapartida, quando o passageiro decide ser reembolsado do preço do bilhete, não dispõe do direito de indemnização ao abrigo deste artigo;
- o conceito de «preço do bilhete» inclui os custos relativos às prestações extra opcionais escolhidas pelo passageiro, como a reserva de uma cabine ou de um canil ou ainda o acesso a espaços de receção de primeira categoria;
- a entrega tardia de um navio de transporte de passageiros que acarretou o cancelamento de todas as travessias que deviam ser efetuadas por esse navio no quadro de uma nova ligação marítima não se subsume ao conceito de «circunstâncias excepcionais»;
- o artigo 24.º do Regulamento n.º 1177/2010 não impõe ao passageiro que pede a atribuição de uma indemnização ao abrigo do artigo 19.º deste regulamento que apresente o seu pedido sob a forma de uma reclamação junto do transportador no prazo de dois meses a contar da data da prestação do serviço de transporte ou da data em que este devia ter sido prestado;
- é da competência do organismo nacional de aplicação deste regulamento designado por um Estado-Membro não só o serviço de transporte de passageiros prestado a partir de um porto situado no território desse Estado-Membro mas também um serviço de transporte de passageiros prestado a partir de um porto situado no território de outro Estado-Membro com destino a um porto situado no território do primeiro Estado-Membro, quando este último serviço de transporte se inscreve no quadro de um trajeto de ida e volta que foi cancelado na íntegra.

---

**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 não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal. Esta decisão vincula do mesmo modo os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

---

*Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o 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.