

Processo C-131/22

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

25 de fevereiro de 2022

Órgão jurisdicional de reenvio:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

2 de fevereiro de 2022

Demandante:

flightright GmbH

Demandada:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main), Frankfurt am Main, 2 de fevereiro de 2022

[Omissis]

Despacho

No litígio entre

Flightright GmbH [omissis]

[Omissis] Potsdam

Demandante:

[Omissis]

e

Swiss International Air Lines AG sucursal de Frankfurt, [omissis] Frankfurt am Main

Demandada:

[Omissis]

foi **decidido**:

- I. Suspende a instância.**
- II. Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões relativas à interpretação do artigo 5.º 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. Verifica-se uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, quando ocorrem condições meteorológicas incompatíveis com a realização de um voo, independentemente da sua forma concreta?**
 - 2. Em caso de resposta negativa à primeira questão, pode o carácter extraordinário das condições meteorológicas ser determinado em função da sua frequência regional e sazonal no local e à hora da sua ocorrência?**
 - 3. Verifica-se uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, quando uma decisão de gestão do tráfego aéreo relativa a uma determinada aeronave num determinado dia dá origem a um grande atraso, a um atraso até ao dia seguinte ou ao cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, independentemente do motivo dessa decisão?**
 - 4. Em caso de resposta negativa à terceira questão, o motivo da decisão deve ser, por sua vez, extraordinário, de modo que a sua ocorrência não possa ser prevista?**

Fundamentos

I.

A demandante pede à demandada, com fundamento num direito que lhe foi cedido por um passageiro, uma indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.

O passageiro reservou um voo com a demandada, reserva essa que lhe foi confirmada. O voo LX1077 de Frankfurt am Main para Zurique tinha partida prevista para 6 de julho de 2017 às 20h50 e chegada às 21h45. Na realidade, o voo foi cancelado porque o voo anterior LX1076, proveniente de Zurique, fez meia volta sem aterrar como previsto em Frankfurt (com atraso) às 21h10. Já não era, portanto, possível recuperar o voo antes do início da proibição de voos noturnos em Frankfurt. A demandada não dispõe de nenhuma base em Frankfurt e também não conseguiu enviar uma aeronave de substituição para lá. O passageiro foi transportado em 7 de julho de 2017 às 6h52 num voo diferente.

A demandada alega que foi atribuída ao voo LX1076 uma faixa horária para um momento posterior em razão das restrições das operações aeroportuárias relacionadas com as condições meteorológicas devido à forte trovoadas que se fez sentir sobre o aeroporto de Frankfurt am Main. Ao aproximar-se de Frankfurt, não foi concedida autorização de aterragem, uma vez que as operações aéreas em Frankfurt am Main tinham sido suspensas devido aos relâmpagos.

II.

A decisão depende da questão de saber se, atendendo às alegações da demandada, há que considerar que se verifica uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004.

A ação deve ser julgada improcedente se a demandada puder ser exonerada em virtude de tal circunstância extraordinária.

1. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

a) Podem ser qualificados de circunstâncias extraordinárias os eventos que não sejam inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escapem ao controlo efetivo desta última [Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 (*omissis*) n.º 23]; que, por conseguinte, não correspondem à ordem natural das coisas, mas estão fora do que está ou pode estar normalmente associado à realização do transporte aéreo de passageiros [Acórdão do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal) de 21 de agosto de 2012 – X ZR 138/11 (*omissis*) n.ºs 10 e 14]. Na prática, as transportadoras aéreas, como no caso em apreço, invocam frequentemente as condições meteorológicas e/ou decisões de gestão do tráfego aéreo.

b) É certo que, condições meteorológicas incompatíveis com a realização de um voo são suscetíveis, do ponto de vista do legislador, de constituir uma circunstância extraordinária (considerando 14). Por conseguinte, à partida, é suficiente que as condições meteorológicas impeçam a realização do voo. Isto

afigura-se, em princípio, adequado, uma vez que a meteorologia está fora do controlo da transportadora aérea. Não se vê por que razão uma transportadora aérea deva ser objetivamente responsável por circunstâncias sobre as quais não tem nenhuma influência. Neste caso, não há negligência no que respeita à realização do voo. No entanto, a mera existência de uma circunstância extraordinária não exonera a transportadora aérea da obrigação de pagamento de uma indemnização, porque a transportadora aérea também é obrigada a evitar as consequências de uma circunstância extraordinária, tomando medidas razoáveis (v. artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004).

O mesmo se aplica às decisões de gestão do tráfego aéreo referidas no considerando 15. A transportadora aérea deve seguir as instruções da gestão do tráfego aéreo.

c) Por outro lado, não se pode ignorar que o transporte aéreo implica necessariamente uma exposição aos elementos meteorológicos e à influência da gestão do tráfego aéreo.

O primeiro elemento é inerente à natureza da atividade. O segundo baseia-se na regulamentação do transporte aéreo. Os voos são objeto de regulação constante: não podem ser realizados até à adoção de uma decisão favorável. Perturbações na realização prevista dos voos devido a interferências na gestão do tráfego aéreo são frequentes, quer sejam causadas pela meteorologia, por perturbações operacionais ou outras razões.

Estas circunstâncias ocorrem regularmente; em princípio, deve-se contar sempre com elas. Por conseguinte, há dúvidas quanto à questão de saber se é suficiente que as condições meteorológicas tenham afetado a realização do voo programado ou que tenha sido tomada uma decisão de gestão do tráfego aéreo relativamente a um voo. Pelo contrário, as condições meteorológicas e a decisão devem ter carácter extraordinário, em conformidade com a redação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

Por exemplo, não é claro por que motivo uma transportadora aérea deva ser exonerada ao planear um voo para o Funchal na Madeira, um aeroporto onde se sabe que ocorrem frequentemente ventos fortes. Nesse caso, estará a efetuar um voo sabendo que existe um risco elevado de condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo, por exemplo, se tais ventos afetarem efetivamente a realização regular do voo.

Do mesmo modo, parece duvidoso que as decisões de gestão de tráfego aéreo constituam circunstâncias extraordinárias, por exemplo, quando as faixas horárias são atribuídas com base em limitações gerais de capacidade. As limitações de capacidade na rota devem ser entendidas como uma perturbação «ordinária» das operações de tráfego aéreo com a qual se deve geralmente contar, à semelhança de um engarrafamento na autoestrada. Em todo o caso, tal poderia aplicar-se no que respeita a espaços aéreos com grande densidade de tráfego, como o espaço aéreo

européu durante o período controvertido. Consequentemente, medidas de gestão baseadas em fenómenos meteorológicos ordinários não deveriam constituir circunstâncias extraordinárias.

A este respeito, no que se refere às medidas de gestão, são até mesmo equacionáveis casos em que a transportadora aérea em causa esteja na origem das mesmas. Assim, por exemplo, uma aeronave de uma transportadora aérea pode ter de regressar ao seu aeroporto de partida devido a uma falha técnica e, devido à aterragem de emergência a efetuar, as operações aeroportuárias são temporariamente encerradas para outros voos, incluindo os da própria transportadora aérea, que consequentemente se vão atrasar. Assim, apesar das instruções externas de gestão do tráfego aéreo, a causa do atraso nestes voos reside numa circunstância pela qual, segundo jurisprudência do Tribunal de Justiça [v. Acórdão de 22 de dezembro de 2008 – C-549/07 (*omissis*)], a transportadora aérea operadora é responsável.

A situação é semelhante no caso em apreço. No verão, as tempestades são frequentes em Frankfurt am Main, bem como as consequentes perturbações de serviço, pelo que parece questionável se as correspondentes decisões de gestão de tráfego aéreo têm caráter extraordinário e se não é mais provável que as transportadoras aéreas se tenham de adaptar a tais ocorrências.

d) O órgão jurisdicional considera que se impõe uma interpretação restritiva.

aa) Não parece que o legislador considere, no considerando 14, que as condições meteorológicas incompatíveis com a realização dos voos constituam, de maneira geral, circunstâncias extraordinárias. Pelo contrário, determina-se ali que essas circunstâncias *podem* sobrevir em tais condições meteorológicas. Do mesmo modo, o considerando 15 estabelece que *se considerará* que existem circunstâncias extraordinárias no caso de uma decisão de gestão do tráfego aéreo. Por conseguinte, não é obrigatório supor que assim seja. Isto milita a favor ou, pelo menos, não milita contra a adoção de uma interpretação restritiva, que também cumpre o objetivo do legislador de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros (considerando 1).

Segundo a definição de circunstância extraordinária, os dois critérios supramencionados de possibilidade de controlo e de exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa não parecem estar preenchidos. Enquanto o primeiro pode não existir, o segundo existe certamente se for considerado que estar exposto às condições meteorológicas faz parte do exercício normal da atividade da transportadora aérea. Do mesmo modo, o facto de as operações das transportadoras aéreas estarem necessária e constantemente sujeitas à competência reguladora das autoridades poderia ser considerado inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em questão.

A este respeito, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 sugere uma interpretação estrita. O termo «extraordinário» remete, desde logo pela sua

redação, para eventos raros. O que ocorre regularmente não pode ser extraordinário. No interesse de um elevado nível de proteção dos passageiros, afigura-se adequado examinar em cada caso concreto, atendendo à natureza das circunstâncias, se se trata do exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

O tratamento jurídico seria semelhante ao dos casos de falhas técnicas. No seu Acórdão de 22 de dezembro de 2008 – C-549/07 *[omissis]* – o Tribunal de Justiça declarou que os órgãos jurisdicionais devem examinar se os problemas técnicos invocados pela transportadora aérea decorrem de eventos não inerentes ao exercício normal da sua atividade e escapam ao controlo efetivo desta última (v. n.ºs 26 e 27). A resolução de um problema técnico originado por uma falha na manutenção de um aparelho deve ser considerada inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea (n.º 24). Seria diferente, por exemplo, na situação em que o construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea em causa ou uma autoridade competente revela, quando esses aparelhos já estão ao serviço, que os mesmos têm um defeito de fabrico oculto que afeta a segurança dos voos. O mesmo vale para os danos causados às aeronaves por atos de sabotagem ou de terrorismo. (n.º 26). Além disso, o Tribunal de Justiça declarou no referido acórdão que a frequência dos problemas técnicos verificada numa transportadora aérea não é, *per se*, um elemento que permita concluir pela presença ou não de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (n.º 36).

Consequentemente, poderá ser necessário examinar aqui se as condições meteorológicas ou as decisões de gestão do tráfego aéreo em que a transportadora aérea se baseia se devem a acontecimentos que não são inerentes ao exercício normal da sua atividade e que escapam, de facto, ao seu controlo.

bb) Existem igualmente critérios para distinguir, nesses casos, as circunstâncias extraordinárias das não extraordinárias.

Devido às diferentes condições climáticas em todo o mundo, o carácter extraordinário das condições meteorológicas pode ser avaliado a nível regional e sazonal. Quando em certos locais determinadas condições meteorológicas são mais frequentes em certos períodos do que noutros locais, elas deixam de ser consideradas extraordinárias. A transportadora aérea que opera voos em regiões ou em períodos caracterizados por fenómenos meteorológicos especiais assume então o risco de ser afetada por uma circunstância que, nesse caso, deve ser considerada ordinária *[(omissis) (referência à doutrina nacional)]*.

No que diz respeito às decisões de gestão do tráfego aéreo, o fator decisivo poderia ser o motivo da decisão, ou seja, se a razão da medida de gestão é de natureza extraordinária [v., em sentido semelhante, *(omissis)* (referência à doutrina nacional) e Acórdão do Handelsgericht Wien (Tribunal de Comércio de Viena) de 6 de janeiro de 2017 – 60 R 62/17y *(omissis)*]. Tal poderia ser admitido, por exemplo, no caso de circunstâncias, externas ao serviço, com as quais não se

possa contar, tais como desvios devido a acidentes, ataques terroristas, eventos políticos ou fenómenos meteorológicos excecionalmente extremos, mas não no caso de limitações gerais de capacidade, condições meteorológicas não especificadas e outras semelhantes.

cc) Esta interpretação não faria recair um encargo injustificado sobre as transportadoras aéreas.

Nas suas Conclusões de 14 de março de 2013 no processo ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:167, n.º 40 *[omissis]* o advogado-geral N. Jääskinen seguiu o mesmo raciocínio no que se refere ao artigo 17.º do Regulamento n.º 1371/2007: «Contudo, no contexto dos contratos de transporte ferroviário de passageiros, os casos mais frequentes de força maior, nomeadamente condições meteorológicas difíceis, danos na infraestrutura ferroviária e conflitos no mercado de trabalho, na realidade têm uma frequência estatística previsível, ainda que os casos concretos não possam ser previstos com certeza. Isto significa que a probabilidade de os mesmos virem a ocorrer é conhecida antecipadamente pelas empresas ferroviárias. Isto também significa, portanto, que eles podem ser tidos em conta no cálculo do preço dos bilhetes.»

Consequentemente, as transportadoras aéreas podem também incluir no preço dos seus bilhetes os eventos meteorológicos e de gestão que, na prática, ocorrem com uma regularidade estatística previsível e que podem levar a perturbações de voo que conduzam ao pagamento de indemnizações, na medida em que o ónus económico de tais indemnizações, devido a circunstâncias meteorológicas ou a medidas de gestão, exceda o que é razoável.

2. No caso em apreço, não ficou demonstrado nem é evidente que trovoadas em Frankfurt am Main em julho e as decisões de gestão do tráfego aéreo tomadas a esse respeito tivessem um carácter extraordinário. Por conseguinte, só se isto não for relevante é que a demandada pode invocar validamente uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

[Omissis]