

Processo C-33/23

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

24 de janeiro de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

24 de janeiro de 2023

Recorrente:

AA AG

Recorridos:

VM

AG GmbH

[Omissis]

REPÚBLICA DA ÁUSTRIA

LANDESGERICHT KORNEUBURG (TRIBUNAL REGIONAL DE KORNEUBURG, ÁUSTRIA)

DESPACHO

O Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), como órgão jurisdicional de recurso, decidindo nos processos

[A] que opõe a parte demandante V***** M*****[omissis]¹ [omissis] à parte demandada A***** A***** AG [omissis], relativo ao montante de **250 euros**, acrescidos de juros e custas (**22 R 224/22d**);

¹ *[Omissis]*

[B] que opõe a parte demandante A***** G***** GmbH [omissis] à parte demandada A***** A***** AG, [omissis], relativo ao montante de **800 euros**, acrescidos de juros e custas (**22 R 10/23k**);

no procedimento relativo aos recursos interpostos, em cada um dos processos, pela parte demandada contra as sentenças do Bezirksgericht Schwechat

[A] de 1 de setembro de 2022, 24 C 203/22s-7, e

[B] de 26 de outubro de 2022, 27 C 174/22y-9,

em sessão à porta fechada proferiu o seguinte despacho:

[I.] [Omissis] [apensação dos processos nacionais]

[II.] Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes **questões prejudiciais**:

[1] «Deve o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), 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 [Regulamento (CE) n.º 261/2004], lido em conjugação com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (ATA), de 21 de junho de 1999, na versão da Decisão n.º 2/2010 do Comité Comunidade/Suíça para os transportes aéreos, de 26 de novembro de 2010, ser interpretado no sentido de que um voo que compreende dois segmentos com partida do território da Confederação Suíça, escala no território de um Estado-Membro e destino final no território de um Estado terceiro (cuja transportadora aérea operadora é uma empresa da Comunidade), é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004?»

[2] «Deve o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), 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 [Regulamento (CE) n.º 261/2004], lido em conjugação com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (ATA), de 21 de junho de 1999, na versão da Decisão n.º 2/2010 do Comité Comunidade/Suíça para os transportes aéreos, de 26 de novembro de 2010, ser interpretado no sentido de que um voo que compreende dois segmentos com partida do território um Estado terceiro, escala no território de um Estado-Membro e destino final no território da Confederação Suíça, cuja transportadora aérea operadora é uma empresa da

Comunidade, é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004?»

[III.] *[Omissis]* [Suspensão da instância]

FUNDAMENTAÇÃO:

[I.] *[Omissis]* [Referência ao direito nacional]

[II.] Sobre o pedido de decisão prejudicial:

[A] **22 R 224/22d**

Quanto aos factos:

O demandante dispunha de uma reserva única confirmada para os voos OS 774 de Belgrado (Sérvia) para Viena (Áustria) e OS 575 de Viena para Genebra (Suíça) que a demandada devia efetuar em 30 de julho de 2020.

O voo OS 774 de Belgrado para Viena foi efetuado. O voo OS 774 de Viena para Genebra foi cancelado e o demandante foi informado desse facto com menos de sete dias de antecedência. Não foi efetuado nenhum transporte de substituição. A rota aérea de Belgrado para Genebra corresponde a uma distância não superior a 1 500 km.

Por carta de 20 de julho de 2020, o demandante reclamou da demandada o pagamento de uma indemnização de 250 euros, e fixou um prazo de pagamento até 3 de agosto de 2020.

Quanto ao processo principal:

O **demandante** pediu uma indemnização ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004 (Regulamento relativo aos direitos dos passageiros aéreos) no montante de 250 euros, acrescido de juros, e alegou que o Regulamento n.º 261/2004 era aplicável à ligação aérea em causa.

A **demandada** contestou este pedido, pediu que a ação fosse julgada improcedente e alegou que o passageiro não tinha embarcado no seu voo num aeroporto situado no território de um Estado-Membro sujeito às disposições do Tratado. O destino final também não se situava num aeroporto da União Europeia. Não sendo aplicável o Regulamento (CE) n.º 261/2004, o passageiro não tem direito a indemnização.

Na **sentença impugnada**, o tribunal de primeira instância condenou a demandada a pagar 250 euros, acrescidos de juros e a reembolsar as despesas do processo. A nível jurídico, declarou que, face aos factos expostos no início – que, em parte, não são contestados e, em parte, foram constatados nos termos do direito

processual interno (§ 501, n.º 1, do Código de Processo Civil austríaco) sem possibilidade de contestação – o Regulamento (CE) n.º 261/2004 seria igualmente aplicável ao voo em causa devido ao Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos, de 21 de junho de 1999, modificado pela Decisão n.º 1/2006 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos, de 18 de outubro de 2006 (adaptada formalmente pela Decisão n.º 2/2020 de 26 de novembro de 2020). A demandada não apresentou argumentos relativos à existência de uma circunstância excecional ou à adoção de medidas razoáveis. O demandante tem, portanto, direito a uma compensação na medida pedida.

O **recurso** da demandada tem por objeto esta sentença. Nele é invocada uma apreciação jurídica incorreta, pedindo-se que a sentença impugnada seja alterada de modo a ser rejeitado na sua totalidade [o pedido que acolheu]; a título subsidiário, pede-se a anulação desta sentença.

O demandante pede que seja negado provimento ao recurso.

O Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), na qualidade de tribunal de recurso, é chamado a decidir o pedido do demandante, em segunda e última instância.

[B] 22 R 10/23k

Quanto aos factos:

Os passageiros L***** N***** e S***** C***** tinham uma reserva única confirmada para o voo OS 568 de Zurique (Suíça) para Viena (Áustria) e OS 899 de Viena para Marraquexe (Marrocos) a ser operado pela demandada em 8 de setembro de 2019.

O voo OS 568 de Zurique para Viena teve um atraso, em resultado do qual os passageiros perderam o voo de ligação OS 899 e chegaram ao seu destino final Marraquexe com um atraso de mais de três horas. A rota aérea de Zurique para Marraquexe corresponde a uma distância de mais de 1 500 km (e não mais de 3 500 km).

Os passageiros cederam os seus direitos a indemnização nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 (por último através da A * * * * Ltd) à demandante, que aceitou a cessão.

A demandante exigiu sem sucesso à demandada o pagamento de uma indemnização no total de 800 euros.

Quanto ao processo principal:

A **demandante** reclamou uma indemnização no montante total de 800 euros, acrescidos de juros, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o

artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, e alegou que este regulamento era aplicável à ligação aérea em causa.

A **demandada** contestou este pedido, pediu que a ação fosse julgada improcedente e alegou que os passageiros não tinham embarcado no seu voo num aeroporto situado no território de um Estado-Membro sujeito às disposições do Tratado. O destino final também não se situava num aeroporto da União Europeia. Não sendo aplicável o Regulamento (CE) n.º 261/2004, os passageiros não têm direito a indemnização.

Na **sentença impugnada**, o tribunal de primeira instância condenou a demandada a pagar 800 euros, acrescidos de juros e a reembolsar as despesas do processo. A nível jurídico, declarou que, face aos factos expostos no início – que, em parte, não são contestados e, em parte, foram constatados nos termos do direito processual interno (§ 501, n.º 1, do Código de Processo Civil austríaco) sem possibilidade de contestação – o Regulamento (CE) n.º 261/2004 seria igualmente aplicável ao voo em causa devido ao Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos, de 21 de junho de 1999, modificado pela Decisão n.º 1/2006 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos de 18 de outubro de 2006 (adaptada formalmente pela Decisão n.º 2/2020, de 26 de novembro de 2020). A demandada não apresentou argumentos relativos à existência de uma circunstância excecional ou à adoção de medidas razoáveis. A demandante tem, portanto, direito a uma compensação na medida pedida.

O **recurso** da demandada tem por objeto esta sentença. Nele é invocada uma apreciação jurídica incorreta, pedindo-se que a sentença impugnada seja alterada de modo a ser rejeitado na totalidade [o pedido que acolheu]; a título subsidiário, pede-se a anulação desta sentença.

A demandante pede que seja negado provimento ao recurso.

O Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), na qualidade de tribunal de recurso, é chamado a decidir o pedido da demandante, em segunda e última instância.

Quanto às questões prejudiciais:

[1] A primeira condição para que os demandantes tenham direito a uma indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 é que as ligações aéreas em causa sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação deste regulamento.

[2] Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, este regulamento aplica-se:

- a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica; ou
- b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.

[3] Nos casos em apreço, nem o ponto de partida nem o destino final da ligação aérea se situam num Estado-Membro da União Europeia; no caso [A], o ponto de partida situa-se no território de um Estado terceiro e o ponto de chegada situa-se no território da Confederação Suíça; no caso [B], o ponto de partida situa-se no território da Confederação Suíça e o ponto de chegada situa-se no território de um Estado terceiro.

Este entendimento baseia-se na jurisprudência atual do Tribunal de Justiça da União Europeia, segundo a qual um voo com uma ou mais correspondências, que é objeto de uma reserva única, constitui um conjunto para efeitos do direito de indemnização dos passageiros previsto no Regulamento (CE) n.º 261/2004, pelo que a aplicabilidade deste regulamento deve ser apreciada tendo em conta o primeiro ponto de partida e o destino final do voo (Acórdãos do TJUE de 11 de julho de 2019, *Ceske aerolinie*, n.º 16; de 12 de novembro de 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, n.º 19; de 24 de fevereiro de 2022, *Airhelp*, C-451/20, n.º 26; de 6 de outubro de 2022, *flightright GmbH*, C-436/21, n.º 23). O facto de o aeroporto em que se realiza a escala se situar no território de um Estado-Membro não torna aplicável o Regulamento (CE) n.º 261/2004 (Acórdão do TJUE de 24 de fevereiro de 2022, *Austrian Airlines*, n.º 41).

[4] O Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (ATA), celebrado em 21 de junho de 1999, estabelece regras aplicáveis às partes contratantes no domínio da aviação civil (artigo 1.º do ATA). O seu preâmbulo declara que, reconhecendo o carácter integrado da aviação civil internacional, as partes contratantes estão empenhadas na harmonização da regulamentação relativa aos transportes aéreos intraeuropeus.

O artigo 1.º, n.º 1, do capítulo 1 do ATA define o seu objetivo como o estabelecimento de regras no domínio da aviação civil para as partes contratantes.

Nos termos do artigo 2.º do ATA, as disposições deste acordo e do respetivo anexo aplicam-se na medida em que digam respeito aos transportes aéreos ou a questões diretamente ligadas aos transportes aéreos, como se especifica no anexo deste acordo.

O artigo 23.º, n.º 1, do ATA dispõe que o acordo não prejudica o direito de cada parte contratante alterar unilateralmente a sua legislação relativamente a qualquer ponto por ele regido, sob condição de serem cumpridos o princípio de não-discriminação e o dispositivo do acordo.

O artigo 32.º do ATA declara que o anexo faz parte integrante do acordo.

Segundo o anexo, para efeitos do acordo, sempre que atos especificados neste anexo contiverem referências a Estados-Membros da Comunidade ou uma exigência de associação a estes, entende-se que as referências se aplicam igualmente à Suíça ou a uma exigência de associação à Suíça.

Pela Decisão n.º 1/2006 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos de 18 de outubro de 2006 (adaptada formalmente pela Decisão n.º 2/2020 de 26 de novembro de 2010), o ATA foi alterado (nomeadamente) na medida em que no ponto 6 do Anexo foi incluído o Regulamento (CE) n.º 261/2004 (em lugar do Regulamento n.º 295/91, que foi entretanto revogado).

O órgão jurisdicional de reenvio está, portanto, inclinado a considerar que o teor e o objetivo identificável do ATA indicam que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 é aplicável sem restrições também ao território da Suíça.

[5] Contudo, referindo-se ao artigo 15.º do ATA, que concede direitos de tráfego às transportadoras aéreas suíças e comunitárias apenas para rotas entre a Suíça, por um lado, e a União Europeia, por outro, bem como dentro da União Europeia, o Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt (Tribunal Cível do Cantão da Cidade de Basileia), é de opinião que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 só é aplicável nesta medida (Decisões de 11 de março de 2011, V.2010.1734; 15 de maio de 2012, V.2012.213).

Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, isto é, todavia, contrariado pelo facto de o artigo 15.º do ATA, relativo à atribuição recíproca de direitos de tráfego, constituir apenas um aspeto parcial do conjunto do acordo, que não tem nenhuma relação aparente com a concessão de direitos aos passageiros.

[6] Em contrapartida, o Serviço Federal da Aviação Civil Suíça (Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt, a seguir «BAZL») parece considerar que, independentemente da companhia aérea, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 se aplica pelo menos também a todos os voos provenientes da Suíça (<www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html>). Isto deveria assim ser também aplicável - aqui no caso [A] - a todos os voos cujo destino final é a Suíça, se as outras condições do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 estiverem preenchidas.

O órgão jurisdicional de reenvio constata que:

- A transportadora aérea operadora para ambos os segmentos da viagem – a demandada – é uma transportadora aérea comunitária.
- O recebimento de uma indemnização num país terceiro constitui um facto extintivo dos direitos que, segundo os princípios gerais, deve ser alegado e provado pela transportadora aérea operadora demandada. Ora, a demandada não apresentou argumentos a este respeito.

[6] Nos seus pedidos de decisão prejudicial de 9 de abril de 2013 (X ZR 105/12) e de 22 de junho de 2021 (X ZR 15/20) — que tinham por objeto a aplicabilidade nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do regulamento — o Bundesgerichtshof (BGH) (Alemanha) considerou igualmente que, com a extensão do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ao território da Suíça pelo ATA, os voos que partem do território suíço e com destino a um Estado terceiro são igualmente abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento.

A este respeito, o BGH alemão declarou que o Anexo ao Acordo relativo aos transportes aéreos, reformulado pela Decisão n.º 2/2010 do Comité para os Transportes Aéreos, dispõe no seu segundo travessão que, para os atos especificados no anexo, as referências aos Estados-Membros da Comunidade Europeia ou União Europeia devem ser entendidas, para efeitos do acordo, no sentido de que se aplicam igualmente à Suíça. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 também poderia, por conseguinte, ser aplicado no sentido de que, tratando-se de pedidos ao abrigo deste regulamento, seria suficiente que a Suíça seja o ponto de partida ou o lugar de chegada do voo, se a sede da transportadora aérea se situa na União Europeia ou na Suíça. Esta interpretação do Acordo sobre os transportes aéreos e do seu anexo corresponderia não apenas ao seu teor, mas também ao objetivo, formulado no preâmbulo deste acordo, de harmonizar as disposições relativas aos transportes aéreos intraeuropeus, mediante a inclusão do território da Suíça. Nestes termos, as transportadoras aéreas na Suíça devem poder e dever operar nas mesmas condições que as dos Estados Membros da União Europeia. Os consumidores e os clientes das transportadoras aéreas devem encontrar o mesmo padrão de qualidade na Suíça e, por conseguinte, poder invocar os mesmos direitos face a essas empresas na Suíça como nos Estados-Membros da União Europeia, e as transportadoras aéreas, por seu lado, devem estar sujeitas às mesmas condições de concorrência. Com isso será dificilmente conciliável a aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 apenas aos passageiros que partem num voo de um aeroporto situado no território da Suíça para um aeroporto situado no território de um Estado-Membro da União Europeia.

[a] O processo de reenvio prejudicial (C-259/13) iniciado a respeito de X ZR 105/12 foi todavia cancelado no registo do Tribunal de Justiça da União Europeia.

[b] No quadro do processo de reenvio prejudicial (C-436/21), iniciado no processo X ZR 15/20, em razão da resposta à primeira questão prejudicial, o Tribunal de Justiça da União Europeia não teve de responder à segunda questão prejudicial submetida, que é aqui relevante.

[7] Um pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Hannover (C-3/15), sobre a aplicação do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 a uma ligação aérea de um país terceiro à Suíça, foi igualmente cancelado no registo do Tribunal de Justiça da União Europeia.

[8] A resposta às questões prejudiciais é necessária para que o órgão jurisdicional de recurso possa decidir definitivamente os recursos. O órgão jurisdicional de recurso parte do princípio de que não existe um *acte clair*.

Se o Tribunal de Justiça responder afirmativamente às questões prejudiciais, os pedidos de indemnização dos demandantes são justificados; não há que dar seguimento aos recursos interpostos pela demandada. Se o Tribunal de Justiça responder negativamente às questões prejudiciais, os pedidos de indemnização dos demandantes não são justificados; os recursos da demandada teriam de ser julgados procedentes e as decisões de primeira instância teriam de ser alteradas de modo a que os pedidos fossem indeferidos. A resposta às questões prejudiciais é, portanto, necessária para efeitos das decisões do órgão jurisdicional de reenvio.

[III.] [Omissis] [Referência ao direito nacional]

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), [omissis]

Korneuburg, 24 de janeiro de 2023

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO