

Versão anonimizada

C-202/22 - 1

Processo C-202/22

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

15 de março de 2022

Órgão jurisdicional de reenvio:

Tribunal Judicial da Comarca do Porto - Juízo Local Cível da Maia
(Portugal)

Data da decisão de reenvio:

24 de fevereiro de 2022

Demandante:

WH

NX

Demandada:

TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, SA

PEDIDO DE DECISÃO PREJUDICIAL

- 1 Tribunal: Juízo Local Cível da Maia - Juiz 1 - Tribunal da Comarca do Porto.
- 2 Partes: WH e NX (autores) vs. TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (ré).
- 3 **Objecto do litígio**
- 4 WH e NX (os autores) propuseram acção declarativa contra TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (a ré) com o pedido de condenação desta a pagar 400€ (quatrocentos euros) a cada um deles com juros a partir da citação.
- 5 Em suma, alegaram os autores que contrataram a ré para o seu transporte de avião de Munique para o Porto, via Lisboa. O atraso do voo Munique-Lisboa levou a

que perdessem o voo de ligação para o Porto. Pelo que fizeram este trajecto de autocarro onde chegaram 6h20m após a hora prevista.

- 6 A ré argumentou que o atraso no voo de Munique para Lisboa foi consequência das condições meteorológicas em Munique que levaram a que o controlador impusesse restrições no tráfego aéreo ao voo anterior, efectuado pela mesma aeronave, de Lisboa para Munique. Perdida a ligação Lisboa-Porto, a ré encaminhou os autores, na primeira oportunidade, por autocarro que chegou ao destino 2h40m após a hora prevista. Invoca, assim, circunstâncias extraordinárias para o atraso que não puderam ser evitadas mesmo depois de tomadas as medidas razoáveis.
- 7 Realizou-se a audiência final.
- 8 **Factos provados:**
- 9 A ré é uma transportadora aérea, titular de licença de exploração válida.
- 10 Os autores contrataram a ré para os transportar de Munique, na Alemanha, para o Porto (aeroporto Francisco Sá Carneiro), via Lisboa, no dia 6.6.2018, com saída de Munique às 19h40 e chegada a Lisboa às 21 h55, no voo TP0551, e voo de ligação para o Porto às 23h25 com chegada às 0h10 do dia seguinte, no voo TP1928 [OMISSIS].
- 11 O voo TP0551 devia ter chegado a Lisboa antes da partida do voo de ligação de Lisboa - Porto TP1928, que saiu já com um atraso de 20 minutos.
- 12 Tal não sucedeu e devido à chegada tardia do voo de Munique para Lisboa, os autores perderam a ligação para o Porto.
- 13 Houve um atraso de 2 horas e 18 minutos na partida do voo TP551 (Munique-Lisboa), o qual se deveu integralmente a um atraso no voo anterior, o TP554 (Lisboa- Munique), operado pela mesma aeronave (CSTTE), e que foi motivado por rotação da aeronave e restrições de tráfego aéreo provocadas por condições meteorológicas adversas no destino (Munique).
- 14 Ao voo anterior ao dos Autores, o TP554, com hora de partida agendada para as 13h55min UTC (STD 13:55), foi atribuído um novo slot para as 14h50min UTC (ETD 14:50), e acabou por apenas ter autorização para descolar de Lisboa às 16h10min (17h10min hora local) em virtude das regulações emitidas, que tiveram por causa as restrições de tráfego aéreo provocadas por condições meteorológicas adversas no destino.
- 15 O voo de ligação para o Porto (TP1928), era o último daquele dia, os próximos eram na manhã seguinte (dia 7/6/2018) e os primeiros estavam lotados.
- 16 A Ré procedeu ao reencaminhamento dos Autores por via terrestre, no autocarro TP9790, com partida prevista de Lisboa às 22h50min UTC (23h50min hora local)

do mesmo dia 06.06.2018, e chegada prevista ao Porto às 01h50min UTC (02h50min hora local) do dia seguinte, 07.06.2018.

17 Este autocarro acabou por partir do aeroporto de Lisboa entre as 00h00 e a 1h00 mas avariou no caminho e foi substituído por outro.

18 O autocarro com os autores chegou ao Porto às 6h30.

19 A distância aérea de Munique para o Porto é superior a 1.500 km e inferior a 2.000km.

20 **Factos não provados:**

21 A distância de Munique para Lisboa é de 1.996 kms - Google Search e de Lisboa para o Porto de 313,9 kms - Google Search.

22 O autocarro TP9790 partiu de Lisboa às 22h50min UTC (23h50min hora local) do mesmo dia 06.06.2018 e chegou ao Porto às 01h50min UTC (02h50min hora local) do dia seguinte, 07.06.2018.

23 **Análise da prova**

24 Os factos provados com os n.^{os} 9 a 12 estão admitidos por acordo, com excepção do atraso com que levantou o voo de ligação perdido pelos autores. Sobre esta excepção, o tribunal baseou-se no depoimento de uma testemunha [OMISSIS], funcionária da ré.

25 A hora de chegada ao Porto foi provada pelas declarações do autor. Explicou ele que o autocarro para onde foi conduzido no aeroporto de Lisboa avariou no caminho para o Porto. Tiveram que esperar por outro. Daí terem chegado tão tarde.

26 Nenhuma prova o contraria. As suas explicações foram convincentes e são corroboradas pelas fotografias que juntou que mostram dois autocarros. E na fotografia do segundo, tirada à chegada, é perceptível a claridade do nascer do sol.

27 A testemunha [OMISSIS] sabia apenas a hora prevista da partida do autocarro (aliás anterior à aterragem do avião do autor) e da chegada ao Porto. Desconhecia as horas efectivas em que tal sucedeu.

28 [OMISSIS] explicou ainda que o voo de Lisboa para o Porto perdido pelos autores era o último do dia. Por isso não foi possível seguirem noutro voo. E os primeiros da manhã estavam cheios.

29 As razões para o atraso do voo de Munique para Lisboa foram explicadas por [outra] testemunha [OMISSIS], oficial de operações de voo, e são comprovadas pelos documentos juntos pela ré [OMISSIS]

30 As distâncias (aproximadas) entre as localidades foram obtidas por consulta da internet. As alegadas pelos autores respeitam a viagens por terra.

31 O Direito

32 Estamos perante um contrato de transporte aéreo de passageiros. Aplica-se-lhe o Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Fevereiro de 2004, que entrou em vigor em 17 de Fevereiro de 2005.

33 Conforme decidiu o Tribunal de Justiça da União Europeia, no Acórdão de 19 de novembro de 2019, processos apensos C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e o., (ECLI:EU:C:2009:716) (jurisprudência reafirmada em decisões posteriores) em caso de atraso no voo de três ou mais horas, assiste ao passageiro o direito a indemnização ao abrigo dos artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento.

34 O atraso deve aferir-se em função da hora programada da chegada ao destino final - Acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de novembro de 2011, C-83/10, Sousa Rodríguez e o. (ECLI:EU:C:2011:652).

35 Porém, o artigo 5.º, 3, determina que a transportadora aérea não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas medidas razoáveis.

36 É jurisprudência do TJUE que as circunstâncias extraordinárias na acepção do artigo 5.º, 3, do Regulamento são os eventos que devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea e escapam ao controlo efectivo desta. Estes dois requisitos são cumulativos.

37 Nos parágrafos 14 e 15 do preâmbulo do Regulamento, são referidas algumas circunstâncias extraordinárias. Entre elas, as condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo e as decisões de gestão do tráfego aéreo relativas a uma determinada aeronave num determinado dia.

38 Mas não basta a ocorrência de uma circunstância extraordinária para eximir a transportadora do dever de indemnizar. Porque ela está obrigada a adoptar as medidas necessárias para evitar ou minorar o atraso, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros que disponha, sem que lhe possa ser exigido sacrifícios insuportáveis - cf. Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19 (ECLI:EU:C:2020:460).

39 Na situação *sub judice*, os autores adquiriram bilhetes para o transporte aéreo de Munique, via Lisboa, para o Porto, com chegada às 00h10m do dia 7/6/2018. Mas apenas chegaram às 6h30m.

40 Dos factos provados conclui-se que houve duas causas para o atraso.

- 41 A primeira foi a perda da ligação do voo de Lisboa para o Porto devido às restrições do tráfego aéreo provocadas por condições meteorológicas que atrasaram a partida do voo Lisboa Munique e que originou o atraso no regresso da mesma aeronave a Lisboa no voo TP0551.
- 42 A segunda foi a demora da viagem de Lisboa para o Porto no autocarro providenciado pela ré. Autocarro que avariou no caminho e foi substituído por outro. Notando-se que uma viagem que previsivelmente duraria 3 horas acabou por demorar entre 5h30 e 6h30 [OMISSIS].
- 43 Quanto à primeira causa de atraso, a ré invoca circunstâncias extraordinárias que não poderiam ser evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, o que a exime da obrigação de indemnizar os autores, por força do disposto no artigo 5.º, n.º 3.
- 44 Face aos [factos] provados, o Tribunal concorda com a ré, acrescentando-se a propósito que a jurisprudência do Tribunal de Justiça afirma que a transportadora pode invocar uma circunstância extraordinária que afectou um voo anterior operado com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade directa entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou cancelamento do voo seguinte - Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19 (ECLI:EU:C:2020:460).
- 45 A dúvida reside em saber se os conceitos de atraso e cancelamento de voo do Regulamento podem ser aplicados ao transporte por autocarro para onde os passageiros foram reencaminhados pela transportadora aérea operadora na sequência de perda de voo de ligação para o destino final.
- 46 Só depois de esclarecida esta dúvida se poderá decidir se os passageiros têm ou não direito a indemnização por atraso desse autocarro como teriam por atraso do voo.
- 47 E, na afirmativa, se o atraso em relação à hora previsível da chegada motivado por avaria do autocarro no trajecto, e que obriga à sua mudança, constitui uma circunstância extraordinária que exime a transportadora do dever de indemnizar.
- 48 Estas dúvidas não têm resposta clara e directa no texto do Regulamento. Pelo que carecem de interpretação desse diploma.
- 49 O Tribunal de Justiça da União Europeia é o competente para decidir, a título prejudicial, sobre a validade e a interpretação dos actos adoptados pelas instituições, órgãos ou organismos da União - art. 267.º, b) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- 50 Sempre que uma questão desta natureza seja suscitada em processo pendente perante um órgão jurisdicional nacional cujas decisões não sejam suscetíveis de recurso judicial previsto no direito interno - como sucede neste processo -, esse órgão é obrigado a submeter a questão ao Tribunal - art. 267.º, 3, do TFUE.

- 51 Consequentemente, entende-se dever suspender a instância para pedir ao Tribunal de Justiça da União Europeia que decida as duas questões seguintes:

Questões submetidas ao Tribunal de Justiça

- 52 Se à luz dos artigos 5.º, n.º 1, c), 6.º, n.º 1, 7.º, 1, e 8.º, n.º 1, b), do Regulamento n.º 261/2004, o atraso considerável no transporte por autocarro providenciado pela transportadora aérea operadora aos passageiros para o destino final que perderam uma ligação aérea deve ser indemnizado nos mesmos moldes dos atrasos dos voos.
- 53 Se à luz do considerando 14 e do art. 7.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a avaria daquele autocarro e a necessidade da sua substituição no trajecto para o destino final constitui uma circunstância extraordinária que exime a transportadora da obrigação de indemnizar os passageiros em caso de atraso considerável relativamente à hora prevista ou expectável de chegada do autocarro ao destino final.

[OMISSIS] [tramitação nacional] [OMISSIS] Maia, 24 de Fevereiro de 2022

[OMISSIS] [assinatura] [OMISSIS]