

Processo C-52/23

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

3 de fevereiro de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

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

Data da decisão de reenvio:

24 de janeiro de 2023

Demandante:

flightright GmbH

Demandada:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[Omissis]

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main) Frankfurt am Main, 24 de janeiro de 2023

[Omissis]

Despacho

No litígio entre

Flightright GmbH, *[omissis]* Potsdam

demandante

[Omissis]

e

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, *[omissis]* Lisboa, Portugal

demandada

[Omissis]

foi **decidido**:

- I. Suspender 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 do caráter extraordinário dessas condições meteorológicas?**
 - 2. Em caso de resposta negativa à primeira questão, pode o caráter extraordinário das condições meteorológicas ser determinado em função da sua frequência regional e sazonal no local e à hora da sua ocorrência?**

Fundamentos

I.

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

Os cedentes reservaram um voo com a demandada como transportadora aérea operadora, reserva essa que lhes foi confirmada. O voo TP1860 de Ponta Delgada (Açores) para Lisboa com o voo sucessivo TP572 para Frankfurt am Main tinha partida prevista para 23 de março de 2019 às 13 h 30. O voo de ligação tinha partida prevista às 18 h 15 e chegada às 22 h 25. O voo TP1860 foi cancelado. Os cedentes foram transportados em 24 de março de 2019 e chegaram a Frankfurt am Main com mais de 24 horas de atraso. Podem ocorrer ventos perigosos em Ponta Delgada.

A demandada alega que o cancelamento se deveu ao facto de a aeronave que devia operar o voo controvertido TP1860 não ter podido aterrar em Ponta Delgada em 23 de março de 2019. A razão para tal foi uma tempestade que levou a que a componente de vento lateral de 41,16 nós fosse demasiado alta para uma aterragem de um Airbus A319 em Ponta Delgada, o que a demandada contesta

alegando não ter tido conhecimento. Outras aeronaves comparáveis também não conseguiram aterrar. Foi reservada aos cedentes a ligação seguinte disponível.

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 procedente, se a alegação da demandada não descrever nenhuma 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 de 22 de dezembro de 2008 – C-549/07 (*omissis*)]; 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*)]. Na prática, as condições meteorológicas incompatíveis com a realização de um voo são regularmente invocadas pelas transportadoras aéreas como no caso em apreço.

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).

c) Por outro lado, não se pode ignorar que o transporte aéreo implica necessariamente uma exposição aos elementos meteorológicos. Tal prende-se com a natureza das próprias coisas. As condições meteorológicas estão sempre presentes; mudam constantemente e por vezes de tal modo que um voo não é realizável ou já não pode ser realizado em segurança. No entanto, se estas

circunstâncias ocorrerem regularmente, há, em princípio, que 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. Pelo contrário, as condições meteorológicas devem ter caráter 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. Algo semelhante acontece no caso em apreço; é pacífico que podem ocorrer ventos perigosos em Ponta Delgada. Parece evidente que uma transportadora aérea se tenha 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. 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.

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 em que a transportadora aérea se baseia se devem a acontecimentos que não são inerentes ao exercício normal da sua atividade, escapam, de facto, ao seu controlo e que deve ser esclarecido pelo pedido de decisão prejudicial.

bb) Esta apreciação não é posta em causa pela jurisprudência do Tribunal de Justiça que distingue entre eventos «externos» e «internos».

Contrariamente ao que afirma a demandada no seu articulado de 15 de dezembro de 2022, o Tribunal de Justiça não distingue unicamente entre «esferas» e «possibilidade de controlo», mas continua a distinguir consoante se trate de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta (Acórdão 23 de março de 2021 – C-28/20, n.º 23). A delimitação do Tribunal de Justiça entre eventos «externos» e «internos» serve antes para aplicar o critério da possibilidade do controlo (v. acórdão já referido, n.º 41). A inexistência de possibilidade de controlo não é contestada no caso em apreço. O contrário também não resulta do Acórdão de 7 de julho de 2022 – C-308/21 (v. n.ºs 24 e 25).

cc) Na medida em que este órgão jurisdicional já tinha apresentado o pedido de decisão prejudicial C-388/22, no qual, além das condições meteorológicas desfavoráveis, as questões prejudiciais tinham, além disso, por objeto decisões relativas à gestão do tráfego aéreo, as observações da Comissão de 21 de setembro de 2022 também não fornecem elementos vinculativos em sentido contrário.

Na parte respeitante às condições meteorológicas, a Comissão centrou-se essencialmente na questão da (falta de) possibilidade de controlo, que não era relevante para a questão da interpretação e que não estava ali em causa, nem o está no presente caso (n.º 33). Quanto ao resto, a Comissão também considerou que as condições meteorológicas não podiam ser inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, «como, por exemplo, trovoadas ou relâmpagos em geral» (n.º 37). Delimita a ocorrência de uma circunstância extraordinária então apenas com base numa incompatibilidade com a realização do voo em causa (v. n.º 38). A questão do carácter extraordinário das condições

meteorológicas não foi, no entender deste órgão jurisdicional, concretamente abordada pela Comissão.

dd) 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]* [fonte doutrinária nacional].

ee) 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, n.º 40, o advogado-geral N. Jääskinen seguiu o mesmo raciocínio no que se refere ao artigo 17.º do Regulamento n.º 1371/2007 [hiperligação Internet] *[omissis]*: «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 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, exceda o que é razoável.

2. No caso em apreço, como vimos, o risco específico de ventos perigosos em Ponta Delgada é conhecido. 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]

[Formalidades]