

Versão anonimizada

C-308/21 - 1

Processo C-308/21

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

14 de maio de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portugal)

Data da decisão de reenvio:

25 de janeiro de 2021

Demandantes:

KU

OP

GC

Demandada:

SATA International – Azores Airlines SA

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores
Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4**

[OMISSIS]

Ação de Processo Comum

[OMISSIS]

PT

Sobre o reenvio pré-judicial para o TJUE - art 94.º do Regulamento de processo do TJUE

*

1) exposição sumária do objeto do litígio bem como dos factos pertinentes

No âmbito do presentes autos, no qual se procedeu à apensação de três processos distintos, estão em causa três autores que adquiriram passagens aéreas para dois voos a operar entre o aeroporto de Lisboa e a Região Autónoma dos Açores (ilhas de São Miguel e Pico), a realizar no dia 10/05/2017; um dos voos foi cancelado, tendo o autor sido reencaminhado para outro voo; o outro voo partiu com atraso; em todos os casos, os autores chegaram ao respetivo destino com atraso superior a três horas em relação à hora prevista.

As causas do atraso assentam numa falha do sistema de abastecimento de combustível ocorrida no aeroporto de Lisboa, nesse dia, a partir das 13h19, sem qualquer previsão e sem que se fizesse esperar, o que motivou a necessidade de reorganizar toda a operação aeronáutica que tinha por base Lisboa, não restringid[a] à mera operação da companhia aérea, forçando deslocações aos centros de combustível dos aeroportos próximos de forma a colmatar esta falha. Importa salientar ainda que resulta dos factos provados que o sistema de abastecimento de combustível do aeroporto de Lisboa não se encontra sob alçada do mesmo, mas sim de entidade terceira.

Suscita-se a questão de saber se o atraso superior a três horas ou o cancelamento de voos causados por uma falha de abastecimento de combustível no aeroporto de origem, sendo a gestão do sistema de combustível da responsabilidade deste aeroporto, constitui uma “**circunstância extraordinária[.]**”, nos termos e para os efeitos do disposto no **art. 5.º, n.º 3[.] do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[.] de 11/02.**

*

Com relevância para a decisão da causa, apuraram-se os seguintes **factos pertinentes**:

a.1) sobre o proc 957/20.5T8PDL [OR 2]

1. O autor KU adquiriu, através da reserva NM8E8P, bilhete para os voos operados pela Ré n.ºs S4321 e SP107, a realizar no dia 10/05/2017, com partida do aeroporto de Lisboa (LIS) às 12h50 e chegada prevista ao aeroporto de Santa Maria (Açores) (SMA) às 19h15 (horas locais) do dia 10/05/2017, com transbordo no aeroporto de Ponta Delgada (Açores) (PDL), onde era suposto chegar às 14h15 e partir [] [à]s 18h45 (horas locais).

2. O Autor efetuou o check-in para o referido voo, tendo embarcado no mesmo.
3. Sucede que o voo S4321 chegou ao seu destino, aeroporto de Ponta Delgada (Açores) (PDL), às 19h30, o que impediu o Autor de conseguir embarcar no voo SP107.
4. A distância entre Lisboa e Santa Maria é de 1.407,62km.

a.2) sobre o proc 963/20.0T8PDL

5. O Autor GC adquiriu, através da reserva NW53AK, bilhete para o voo n.º S4321, operado pela Ré, a realizar no dia 10/05/2017, com partida do aeroporto de Lisboa (LIS) às 12h50 e chegada prevista ao aeroporto de Ponta Delgada (Açores) (PDL) às 14h15 (horas locais).
6. O Autor efetuou o check-in para o referido voo, tendo embarcado no mesmo.
7. Sucede que aquele voo sofreu um atraso, tendo chegado ao aeroporto do Ponta Delgada (Açores) (PDL) pelas 19h30, ou seja, com 5h15m de atraso em relação à hora de chegada inicialmente prevista.
8. A distância entre Lisboa e Ponta Delgada é de 1422,09KM.

a.3) sobre o proc 961/20.3T8PDL

9. O Autor OP adquiriu, através da reserva 6I9R8M, bilhete para o voo n.º Q S4142, operado pela Ré, a realizar no dia 10/05/2017, com partida do aeroporto de Ilha do Pico (Açores) (PIX) às 17h35 e chegada prevista ao aeroporto de Lisboa (LIS) às 21h05 (horas locais).
10. Sucede que o voo S4142 foi cancelado pela Ré. **[OR 3]**
11. Na sequência deste cancelamento, o Autor foi reencaminhado no voo S4136, com partida às 21h25 do aeroporto de Terceira (TER) e destino ao aeroporto de Lisboa (LIS), no dia 10/05/2017.
12. A distância entre a ilha do Pico e Lisboa é de 1662,34KM.

a.4) sobre a defesa da ré

13. No dia 10/05/2017 ocorreu uma falha do sistema de abastecimento de combustível do aeroporto de Lisboa a partir das 13:19.
14. Tal ocorrência surgiu sem qualquer previsão e sem que se fizesse esperar.
15. Esta ocorrência motivou a necessidade de reorganizar toda a operação aeronáutica que tinha por base Lisboa, não restringid[a] à mera operação da

Ré, forçando deslocações aos centros de combustível dos aeroportos próximos de forma a colmatar esta falha.

16. O sistema de abastecimento de combustível do aeroporto de Lisboa não se encontra sob alçada da mesma, mas sim de entidade terceira.
17. O voo 54321 teve que ser efetuado através da rota Lisboa - Porto - Ponta Delgada.
18. Verificando-se a impossibilidade de realizar o voo S4143 que faria a rota Lisboa - Ilha do Pico, à hora programada do voo S4142, o aparelho não se encontrava no local para regressar (Pico-Lisboa).

*

2) teor das disposições nacionais suscetíveis de se aplicar no caso concreto e, sendo caso disso, a jurisprudência nacional pertinente;

In casu, como está em causa a aplicação de um **Regulamento Europeu - Regulamento CE n.º 261/2004 de 11/02** - inexistem disposições nacionais pertinentes.

Todavia, a nível nacional, existe uma certa unanimidade jurisprudencial em relação à qualificação das circunstâncias acima referidas enquanto “*circunstâncias extraordinárias*”, nos termos e para os efeitos do disposto no **art. 5º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11/02**[,] que nos suscitam algumas reservas, pelos motivos que explicaremos adiante. [OR 4]

Com efeito, estando em causa os mesmos voos, foi decidido nos seguintes processos, os quais correram os seus termos em dois Juízos distintos, que a companhia aérea não tinha que proceder ao pagamento da indemnização prevista nos **arts 5º, n.º 1, al. c)**[,] e **7º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11/02** ([processos n.ºs] **968/20.0T8PDL; 960/20.5T8PDL; 959/20.1T8PDL; 954/20.0T8PDL; 955/20.9T8PDL**)

*

3) exposição das razões que conduziram o órgão jurisdicional de reenvio a interrogar-se sobre a interpretação ou a validade de certas disposições do direito da União

No caso concreto, o Tribunal tem sérias dúvidas sobre a interpretação a dar ao conceito de «*circunstâncias extraordinárias*» previsto no **art. 5º, n.º 3**[,] **do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho**[,] de

11/02, perante a matéria de facto acima referida, em face da [j]urisprudência que tem sido emitida pelo TJUE sobre o respetivo preceito.

Com efeito, no acórdão *Wallentin-Hermann (C-549/07)*,¹ o TJUE começou por fazer apelo ao **Considerando n.º 14** do Regulamento, nos termos do qual se previu como regra interpretativa que as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, entre as quais se contam, em particular, *condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa*; todavia, o TJUE interpretou a norma restritivamente no sentido de as circunstâncias exemplificativamente enunciadas no Considerando n.º 14 apenas poderem ser consideradas extraordinárias quando estiverem relacionadas com um evento que *não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última* (§§15-34, em particular §§22-23). Vale a pena ler a aliás doutíssima fundamentação do Acórdão em questão:

19. Como resulta do décimo segundo considerando e do artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, o legislador comunitário pretendeu reduzir os transtornos e inconvenientes [OR 5] causados aos passageiros pelo cancelamento de voos, incitando as transportadoras aéreas a anunciá-los com antecedência e, em certas circunstâncias, a propor um reencaminhamento pautado por determinados critérios. Na hipótese de essas medidas não poderem ser tomadas pelas referidas transportadoras, o legislador quer que estas Indemnizem os passageiros, a menos que o cancelamento se tenha ficado a dever a circunstâncias excecionais que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

20. Neste contexto, é patente que, embora o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 estabeleça o princípio do direito dos passageiros a indemnização em caso de cancelamento de um voo, o n.º 3 do mesmo artigo, que determina as condições em que a transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar essa indemnização, deve ser visto como uma exceção a esse princípio. Logo, esta última disposição deve ser objeto de interpretação estrita.

21 A este respeito, o legislador comunitário indicou, como resulta do décimo quarto considerando do Regulamento n.º 261/2004, que essas circunstâncias podem ocorrer, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

¹ Friederike wallentin-Hermann v Alitalia (c-549/07),22/12/2008, ECLI:EU:2008:71

22 *Resulta dessa indicação no preâmbulo do Regulamento n.º 261/2004 que o legislador comunitário não considerou que esses eventos, cuja lista, aliás, é apenas exemplificativa, constituem em si mesmos circunstâncias extraordinárias, mas apenas que são suscetíveis de produzir semelhantes circunstâncias. Daí resulta que todas as circunstâncias que rodeiam esses eventos não são necessariamente causas de isenção da obrigação de indemnizar prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), desse regulamento.*

23 *Embora o legislador tenha feito constar da referida lista as «falhas inesperadas para a segurança do voo» e se possa considerar que um problema técnico detetado na aeronave constitui uma dessas falhas, a verdade é que as circunstâncias que rodeiam esse evento só podem ser qualificadas de «extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se estiverem relacionadas com um evento que, à semelhança dos enumerados no décimo quarto considerando desse regulamento, não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última.*

Como se pode retirar destes parágrafos, o TJUE dispõe que **art 5.º, n.º 3[,] do Regulamento** deve ser objeto de uma **interpretação restritiva**, em ordem a aumentar o nível de proteção dos passageiros; as circunstâncias referidas no Considerando n.º 14 não devem ser entendidas em si mesmo como «*circunstâncias extraordinárias*» mas antes como circunstâncias que podem ser qualificadas de extraordinárias desde que não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última; neste caso, considerou que problemas técnicos revelados quando da manutenção das aeronaves ou devidos a [OR 6] uma falha nessa manutenção não podem constituir, enquanto tais, «*circunstâncias extraordinárias*», a que se refere o art 5º, nº 3, do Regulamento n.º 261/2004 (§25).

No acórdão *McDonagh (C-12/11)*,² o TJUE desenvolveu a Jurisprudência vertida no parágrafo anterior e considerou que[,] segundo a linguagem corrente, os termos «*circunstâncias extraordinárias*» visam literalmente circunstâncias «*fora do ordinário*»; no contexto do transporte aéreo, designam ***um evento que não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última***; acrescenta que estão em causa todas as circunstâncias que escapam ao controlo da transportadora aérea, quaisquer que sejam a natureza e a gravidade dessas circunstâncias; *in casu*, considerou que a erupção do vulcão Eyjafjallajökull e o conseqüente encerramento do espaço aéreo preenchiam o conceito de «*circunstâncias extraordinárias*» (§§26-34).

² Denise McDonagh v Ryanair Ltd (C-12/11), 31/01/2013, **ECLI:EU:C:2013:43**.

No acórdão *Van der Lans (C-257/14)*,³ considerou que **a exceção prevista no art.º 5º, n.º 3[,] do Regulamento deve ser objeto de interpretação estrita** e que, no caso de problemas técnicos da aeronave, só podem ser qualificadas de «extraordinários» em condições muito restritas, referidas no ponto anterior; deu o exemplo de uma 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; *in casu*, considerou que **a falha prematura de algumas peças de uma aeronave não constituía um exemplo imprevisível que escapasse ao controlo efetivo da operadora aérea em causa, sendo inerente ao exercício normal da atividade da transportadora (§§32-49).**

No acórdão *Siewert (C-394/14)*⁴ o TJUE considerou que a colisão de uma escada móvel de embarque de um aeroporto contra um avião não deve ser qualificado de [OR 7] «circunstância extraordinária» idónea a dispensar a transportadora aérea da obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável de um voo operado por esse avião (§§12-23).

No acórdão *Travei Service a.s (C-315/15)*,⁵ o TJUE considerou que, pese embora a colisão da aeronave com uma ave possa ser considerada «circunstância extraordinária», o facto de o cancelamento do voo se ter devido ao facto de a companhia aérea não ter confiança num perito devidamente habilitado para realizar inspeções de segurança à nave, tendo solicitado uma segunda inspeção por um perito da sua confiança, afasta o conceito de «circunstância extraordinária» nos termos e para os efeitos do disposto no art. 5º, n.º 3[,] do Regulamento (§§18-26).

Mais recentemente, no acórdão *Helga Kriisemann e o v. TUIfly GmbH (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17)*,⁶ o TJUE decidiu que uma **greve sem aviso prévio do pessoal de bordo** não constitui uma «circunstância extraordinária» que permita à companhia aérea eximir-se da sua obrigação de indemnização em caso de cancelamento ou de atraso considerável de um voo; com efeito, o TJUE decidiu que a ausência espontânea de uma parte significativa do pessoal de bordo («greve sem aviso prévio», como a que está em causa) não se

³ Corina van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-257/14), 17/09/2015, ECLI:EU:C:2015:618.

⁴ Sandy Siewert, Emma Siewert, Nele Siewert v. Condor Flugdienst GmbH (C-394/14), 14/11/2014, ECLI:EU:C:2014:2377.

⁵ Marcela Pesková, Jirí Peska v. Travei Service a.s (C-318/15), 04/05/2017, ECLI:EU:C:2017:342.

⁶ Helga Kriisemann [e o.] v TUIfly GmbH ([Processos apensos C-195/17, C-197/17 [a] C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 [a] C-286/17 [e] C-290/17 to C-292/17), ECLI:EU:C:2018:258.

enquadra no conceito de «*circunstâncias extraordinárias*» em virtude de, no exercício da sua atividade, [ser] possível as companhias aéreas serem habitualmente confrontadas com divergências ou mesmo conflitos com os membros do seu pessoal ou com parte dele; por conseguinte, os riscos decorrentes das consequências sociais aliadas a essas medidas devem ser considerados inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa (§§29-49).

Conforme é fácil de retirar desta pequena seleção jurisprudencial, o TJUE já considerou que situações como (a) problemas técnicos revelados quando da manutenção das aeronaves ou devidos a uma falha nessa manutenção, (b) a falha prematura de algumas [OR 8] peças de uma aeronave, (c) a colisão de uma escada móvel de embarque de um aeroporto contra um avião, (d) a falta de confiança num perito devidamente habilitado para realizar inspeções de segurança à [aero]nave e uma greve sem aviso prévio do pessoal de bordo não constituíam «*circunstâncias extraordinárias*», nos termos e para os efeitos do art. 5.º, n.º 3[,] do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[,] de 11/02, atendendo à interpretação restritiva que tem sido elaborada do preceito e ao objetivo de aumentar o nível de proteção dos consumidores.

Mais especificamente, temos muitas dúvidas [sobre] se uma situação como a exposta supra *não [é] inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa*, atendendo à interpretação que tem sido elaborada pelo acervo Jurisprudencial do TJUE.

Consequentemente, atendendo à[s] circunstâncias do caso concreto, o Tribunal tem dúvidas se uma situação como aquela que se encontra em causa nos autos integra o conceito de «*circunstâncias extraordinárias*», nos termos e para os efeitos do disposto no[] Considerando[] n.º 14 e [no] art. 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[,] de 11/02.

Na medida em que, à luz da lei nacional, se trata de uma decisão irrecorrível em função do valor da causa, o Tribunal tem a obrigação de fazer um reenvio pré-judicial.

Termos em que entende que deve submeter a seguinte questão pré-judicial ao TJUE:

*

«O atraso superior a três horas ou o cancelamento de voos causados por uma falha de abastecimento de combustível no aeroporto de origem, sendo a gestão do sistema de combustível da responsabilidade deste aeroporto, constitui uma “circunstância extraordinária”, nos termos e para os efeitos do disposto no art. 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[,] de 11 [de fevereiro]?»

*

[OMISSIS] [**OR 9**]

[OMISSIS] [tramitação processual subsequente]