

Processo C-405/23**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

3 de julho de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

22 de junho de 2023

Demandada e recorrente:

Touristic Aviation Services Limited

Demandante e recorrida:

Flightright GmbH

Objeto do processo principal

Transporte aéreo – Direitos dos passageiros – Regulamento (CE) n.º 261/2004 – Indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável de um voo – Falta de pessoal para o carregamento da bagagem – Circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação do direito da União, artigo 267.º TFUE

Questão prejudicial

Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que a falta de pessoal do operador aeroportuário ou de uma empresa mandatada pelo operador aeroportuário para o carregamento de bagagens a efetuar por este constitui uma circunstância extraordinária na aceção desta disposição, que

tem um efeito externo e incontornável na atividade normal da transportadora aérea que utiliza este serviço do operador aeroportuário/empresa por este mandatada, ou o carregamento de bagagens pelo operador aeroportuário/empresa por este mandatada e a falta de pessoal de carregamento por parte daquele devem ser atribuídos ao exercício normal da atividade desta transportadora aérea, de modo que a exoneração de responsabilidade prevista no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 só pode ser considerada se o motivo da falta de pessoal constituir uma circunstância extraordinária na aceção dessa disposição?

Disposições de direito da União invocadas

Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade

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

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 O pedido de decisão prejudicial é apresentado no âmbito de um litígio entre as partes a propósito de uma indemnização no montante total de 800 euros reclamada pela demandante ao abrigo do direito cedido pelos passageiros em causa. Em 4 de julho de 2021, embarcaram no voo XR 1092 de Colónia/Bona para Cós, operado pela demandada, que chegou ao aeroporto de destino com um atraso de cerca de três horas e meia.
- 2 O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação procedente. Deixou em aberto a questão de saber se o atraso considerável se deveu a uma circunstância extraordinária que a demandada poderia ter evitado se tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 3 Através do recurso interposto no órgão jurisdicional de reenvio, a demandada mantém o seu pedido de improcedência da ação. A demandante pede que seja negado provimento ao recurso.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 4 A demandada alega que o atraso considerável não lhe é imputável, porque se deveu a uma falta de pessoal do operador aeroportuário de Colónia/Bona causada pela pandemia de COVID-19. O voo anterior já tinha sofrido um atraso de 1 hora e 17 minutos devido à falta de pessoal de *check-in*. Se o voo anterior e o voo em causa tivessem recebido um tratamento regular, não seria de esperar um atraso de

mais de três horas. No entanto, além disso, houve falta de pessoal para carregar a bagagem, o que atrasou o voo em mais 2 horas e 13 minutos. Por último, registou-se um atraso de 19 minutos, devido às condições meteorológicas, após o encerramento das portas.

- 5 A demandante alega que as circunstâncias descritas não podem ser consideradas circunstâncias extraordinárias.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 6 No entender do órgão jurisdicional de reenvio, o Amtsgericht julgou, erradamente, procedente a ação com base no fundamento de que a demandada não indicou as medidas que analisou, no caso em apreço, para evitar ou reduzir o atraso em causa.
- 7 Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, nos termos dos considerandos 14 e 15 e do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros, nos termos do artigo 7.º deste regulamento, se puder provar que o cancelamento ou o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e, em caso de ocorrência de uma circunstância dessa natureza, que tomou as medidas adaptadas à situação, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, a fim de evitar que esta levasse ao cancelamento ou ao atraso considerável do voo em causa, sem que lhe possa ser exigido, todavia, que aceite sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante (Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 19; Acórdão de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 36). As medidas a tomar por uma transportadora aérea para evitar que circunstâncias extraordinárias provoquem um atraso considerável de um voo ou o seu cancelamento são determinadas pelas circunstâncias do caso concreto; a razoabilidade deve ser apreciada em função da situação (Acórdão de 22 de dezembro de 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, n.ºs 40 e 42; Acórdão de 12 de maio de 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 30).
- 8 Deste modo, não existia qualquer obrigação de a demandada avaliar e tomar medidas na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Também não é evidente que a ocorrência de um atraso considerável pudesse ser detetada pela demandada. O atraso na chegada do voo anterior a Colónia/Bona deveu-se a um atraso inicial do voo, realizado na véspera, devido à falta de pessoal de *check-in*, o que é da responsabilidade da demandada. Nada indicava que daí pudessem resultar atrasos suplementares. Além disso, não se vislumbram quaisquer medidas que pudessem ter sido tomadas pela demandada para evitar o atraso considerável. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, não decorre do

Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), referido pelo Amtsgericht, nenhuma obrigação de considerar a possibilidade de reencaminhar os passageiros em causa para outro voo. A falta de pessoal do operador aeroportuário para o carregamento de bagagens afetou um grande número de voos que também sofreram atrasos. Nestas circunstâncias, não se podia objetivamente esperar que uma alteração da reserva pudesse levar os passageiros em causa a chegar mais rapidamente ao seu destino.

- 9 Por conseguinte, o Amtsgericht não devia ter deixado em aberto a questão de saber se a falta de profissionais de manutenção invocada como causa do atraso considerável constituía uma circunstância extraordinária.
- 10 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação caso a caso (v. Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 29; Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 23). No seu Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), o Tribunal de Justiça indica que resulta da sua jurisprudência relativa ao conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora. Todos os acontecimentos «externos» têm em comum serem resultantes da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla, porque têm por origem um facto natural ou de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária. No Despacho de 14 de novembro de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, n.º 19), o Tribunal de Justiça salientou que, tratando-se de um problema técnico que tem origem no choque de uma escada móvel de embarque de um aeroporto contra um avião, as escadas ou passarelas móveis são necessariamente utilizadas no contexto de um transporte aéreo de passageiros, permitindo a estes subir para o avião e descer deste, pelo que as transportadoras aéreas se veem regularmente confrontadas com situações resultantes da utilização dessas escadas móveis. Nestas condições, o choque de um avião com uma dessas escadas móveis deve ser considerado um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade de transportadora aérea.
- 11 Nesta perspetiva, no caso em apreço, a atividade de carregamento de bagagens poderia inserir-se no exercício normal da atividade da demandada, pois serve diretamente a execução do serviço de transporte devido aos passageiros. Uma falta de pessoal de carregamento seria então imputável ao exercício normal da atividade da demandada, de modo que não se verifica uma circunstância extraordinária. Em contrapartida, o facto de o carregamento de bagagens no

aeroporto de Colónia/Bona ser efetuado pelo operador aeroportuário e não pela própria demandada ou por um prestador de serviços por esta mandatado, pode significar que a falta de pessoal de carregamento constitui uma causa externa proveniente do exterior que escapou ao controlo da demandada e teve impacto na sua atividade normal.

- 12 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, verifica-se uma circunstância extraordinária. O carregamento de bagagens faz parte dos serviços de assistência em escala inicialmente assegurados na Alemanha pelos próprios operadores aeroportuários ou pelas suas filiais e, como tal, depende, em princípio, do operador aeroportuário, mesmo após a liberalização do tráfego aéreo europeu pela Diretiva 96/67/CE e a sua transposição para o direito nacional. Assim, a questão de saber se uma falta de pessoal para o carregamento de bagagens constitui uma circunstância extraordinária deve ser decidida em função da questão de saber se, como no caso em apreço, o carregamento de bagagens foi efetuado pelo operador aeroportuário, com a consequência de que deveria ser afirmada a existência de uma circunstância extraordinária, ou se a própria transportadora aérea em causa era responsável pela operação de carregamento de bagagens ou confiou essa tarefa a um prestador de serviços, de modo que o carregamento de bagagens fazia parte da atividade normal da transportadora aérea em causa, com a consequência de que, nessa hipótese, teria de ser negada a existência de uma circunstância extraordinária.
- 13 Tendo em conta a presente exoneração da responsabilidade no que respeita ao atraso adicional de 2 horas e 13 minutos no aeroporto de Colónia/Bona devido à falta de pessoal de carregamento, o atraso imputável à demandada seria inferior a três horas, pelo que a demandada não seria obrigada a pagar uma indemnização.
- 14 Se, pelo contrário, a interpretação conduzir à conclusão de que o carregamento de bagagens efetuada pelo operador aeroportuário é igualmente imputável ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas que utilizam esse serviço, a exoneração da responsabilidade da demandada só seria possível, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se a falta de pessoal, que constitui o motivo do atraso, se devesse a uma circunstância extraordinária. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, não é esse o caso. A falta de pessoal de carregamento na operação do voo em causa não foi uma consequência obrigatória da pandemia de COVID-19 e não podia ter sido evitada pela demandada. Não resulta das alegações da demandada que o operador aeroportuário não pudesse ter organizado o seu planeamento de pessoal de tal modo que, quando as operações de voo fossem retomadas após a pandemia, não pudesse ter organizado as operações de forma a evitar atrasos significativos nos voos. Em vez disso, reconhece-se que o operador aeroportuário, surpreendido pelo crescimento súbito e exponencial do número de passageiros e de voos desde o início de julho de 2021, não aumentou o pessoal numa fase precoce.
- 15 Resulta do que precede que o sucesso do recurso depende da interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.