

Versão anonimizada

Tradução

C-502/18 - 1

Processo C-502/18

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

30 de julho de 2018

Órgão jurisdicional de reenvio:

Městský soud v Praze [Tribunal de Praga (República Checa)]

Data da decisão de reenvio:

17 de maio de 2018

Recorrentes:

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

Recorrida:

České aerolinie a.s.

PT

[Omissis]

DESPACHO

O Městský soud v Praze (Tribunal de Praga, República Checa) decidiu, como tribunal de primeira instância de recurso, *[omissis]* no processo:

a/ CS*[omissis]*

b/ DR*[omissis]*

c/ EQ*[omissis]*

d/ FP*[omissis]*

e/ GO*[omissis]*

f/ HN*[omissis]*

g/ IM*[omissis]*

h/ JL*[omissis]*

ch/ KK*[omissis]*

i/ LJ*[omissis]*

j/ MI*[omissis]*

(demandantes em primeira instância)

contra

České aerolinie, *[omissis]* com sede em Praga 6 *[omissis]*

(demandada em primeira instância)

em que se reclama o pagamento de 6 600 euros, acrescidos de juros de mora e despesas

em sede de recurso interposto pela demandada em primeira instância da sentença do Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6, República Checa) de 12 de janeiro de 2016 *[omissis]* [,] depois da anulação da sentença do Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) por decisão do Ústavního soud (Tribunal Constitucional, República Checa) de 31 de outubro de 2017 *[omissis]*,

o seguinte:

[processo nacional] *[omissis]*

II. O Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) submete a seguinte questão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia:

«Está uma transportadora comunitária obrigada a indemnizar os passageiros, em aplicação do artigo 3.º, n.º 5, segundo período, 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], quando a transportadora comunitária, enquanto operadora com contrato, operou a primeira parte de um voo com escala num aeroporto de um país não pertencente à União, a partir do qual, ao abrigo de um acordo de partilha de códigos, uma transportadora que não é uma transportadora comunitária operou a segunda parte do voo e houve um atraso superior a três horas na chegada ao aeroporto do destino final, que ocorreu exclusivamente na segunda parte do voo?»

Fundamentos:

- 1 [processo nacional] *[omissis]*
- 2 Os factos na origem do litígio são os seguintes: a recorrida operou a primeira parte do voo de cuja chegada tardia os recorrentes pedem uma compensação à recorrida, uma vez que a sua aeronave (voo OK 350) partiu do aeroporto de Praga em conformidade com o plano de voo, em 16 de janeiro de 2014 às 23h40 e chegou ao aeroporto de Abu Dhabi em 17 de janeiro de 2014 às 05h24. A hora prevista de chegada era 06h05. A segunda parte do voo após a escala foi operada pela companhia Etihad Airways, em conformidade com o plano de voo e ao abrigo de um acordo de partilha dos códigos (voo OK 3172). A companhia Etihad Airways não é uma transportadora comunitária. Ocorreu um atraso na segunda parte do voo, após a escala. Em vez de partir de Abu Dhabi em 17 de janeiro às 10h40, a aeronave só partiu em 17 de janeiro às 19h19 e chegou a Bangkok às 03h53 de 18 de janeiro. Por conseguinte, o voo de 8 606 km de Praga para Bangkok atrasou 488 minutos.
- 3 Na sua apreciação jurídica, o tribunal de primeira instância concluiu que as ações intentadas se fundam no Regulamento (CE) n.º 261/2004 [do Parlamento Europeu e do Conselho] (a seguir «regulamento»), o qual, nos termos do artigo 288.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, é diretamente aplicável. A aplicabilidade do regulamento ao presente processo decorre dos seus artigos 3.º, n.º 1, alínea a), e 2.º, alínea h), em conjugação com o Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-11/1, na medida em que os passageiros partiram do aeroporto de Praga, ou seja, de um aeroporto de um Estado-Membro da União. O tribunal concluiu depois que o montante reclamado era justificado ao abrigo do

artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do regulamento, lido em conjugação com o Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-402/07.

- 4 A principal questão jurídica era determinar a legitimidade passiva da recorrida. A recorrida alegou que não tinha legitimidade passiva uma vez que não era a transportadora aérea operadora [artigo 2.º, alínea b), do regulamento] na parte do voo de Abu Dhabi para Bangkok. Contudo, o tribunal de primeira instância concluiu pela responsabilidade da recorrida com base no artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento, que prevê que, sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro. Por conseguinte, julgou a ação procedente na sua totalidade.
- 5 O órgão jurisdicional de reenvio, como tribunal de primeira instância de recurso, confirmou a sentença do tribunal de primeira instância por sentença de 26 de abril de 2016 [omissis] e, além disso, decidiu quanto ao mérito e quanto às despesas do processo de primeira instância de recurso. Quando do processo de primeira instância de recurso, a recorrida alegou que devia ser submetida uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia, com particular referência à apreciação da responsabilidade da transportadora contratual pela parte da voo operada por outra transportadora. Nessa fase do processo, o órgão jurisdicional de reenvio concluiu que a solução para as questões jurídicas para as quais se pedia que fosse submetido um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça podia ser claramente deduzida do Regulamento n.º 261/2004 acima referido, em conjugação com o Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-11/11. Não acolheu a posição de que a jurisprudência do Tribunal de Justiça era inconsistente e, por conseguinte, o referido Acórdão no processo C-173/07 não tinha impacto no processo de primeira instância de recurso. Assim, o órgão jurisdicional de reenvio concordou com o facto de que um voo que parte de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro da União, ao qual é aplicável o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, deve ser considerado um único voo, mesmo que o aeroporto do destino final seja alcançado depois de uma escala (Acórdão no processo C-11/11). Tal como o tribunal de primeira instância, baseou-se no artigo 3.º, n.º 5, do regulamento, nos termos do qual a transportadora aérea operadora atua em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro em causa. Decorre do artigo 3.º, n.º 5, do regulamento, conforme aplicado ao litígio no processo principal, que a recorrida é diretamente responsável perante os recorrentes pelo dano que sofreram devido ao atrasado da parte do voo operada pela companhia Etihad Airways, uma vez que uma característica essencial do conceito jurídico de «agência» é que o principal é diretamente responsável pelos atos do agente. O órgão jurisdicional de reenvio considerou que a interpretação do regulamento era totalmente correta e pertinente para a situação, na medida em que a responsabilidade da transportadora contratual deriva do contrato e a transportadora não pode ser ilibada com o fundamento de que a parte do voo que se atrasou foi operada por outra entidade e uma vez que avaliou a situação como sendo idêntica a qualquer outra forma de subcontratação. Na sua apreciação

jurídica, o órgão jurisdicional de reenvio considerou ainda o facto de que a conclusão jurídica acima exposta também tinha sido adotada por outras secções do Městský soud v Praze (Tribunal de Praga), que se tinham pronunciado em processos com factos semelhantes [omissis]. Declarou ainda que, quando o montante pedido por cada demandante individualmente é inferior a 50 000 CZK, não é permitido recurso sobre uma questão jurídica contra a sua sentença para o Nejvyšší soud ČR (Supremo Tribunal, República Checa) e informou o mesmo às partes na versão escrita da sua sentença.

- 6 Pronunciando-se sobre uma ação constitucional intentada pela recorrida, o Ústavní soud ČR (Tribunal Constitucional, República Checa), no seu acórdão de 31 de outubro [de 2017] anulou a sentença do Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) de 26 de abril de 2016 [omissis]. O Ústavní soud (Tribunal Constitucional) concluiu que o tribunal de primeira instância de recurso tinha violado o direito a um processo equitativo consagrado no artigo 36.º, n.º 1, da Carta dos Direitos e Liberdades Fundamentais da República Checa (Listina základních práv a svobod), que faz parte integrante da ordem constitucional da República Checa [omissis], na medida em que tinha informado incorretamente as partes que não era possível um recurso quanto a uma questão jurídica. O Ústavní soud (Tribunal Constitucional) considerou que a ação intentada era baseada num contrato de consumo e que o recurso sobre uma questão jurídica para o Nejvyšší soud (Supremo Tribunal) [omissis] contra uma decisão do tribunal de primeira instância de recurso sobre o mesmo pedido era admissível independentemente do montante reclamado no processo. Também ordenou que o tribunal de primeira instância de recurso abordasse os argumentos incluídos na decisão Xa ZR 132/08 do Supremo Tribunal Federal da Alemanha (a seguir «Bundesgerichtshof»), referidos pela recorrente.
- 7 No processo perante o tribunal de primeira instância de recurso, a recorrida baseou-se posteriormente, em apoio dos seus argumentos, nas decisões Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 e X ZR 101/16 do Bundesgerichtshof. Também se baseou nas conclusões do Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-302/16. A decisão Xa ZR 132/08 do Bundesgerichtshof aborda especificamente um processo semelhante ao que está em causa no processo principal, no qual um voo se atrasou na parte operada por uma transportadora que não a transportadora contratual. O Bundesgerichtshof declarou, nesse processo, que a transportadora contratual não era responsável uma vez que não era a transportadora aérea operadora. Posteriormente, na sua decisão X ZR 14/12, o Bundesgerichtshof também declarou, num processo semelhante, que este dizia respeito a dois voos separados. No entanto, ambas as decisões foram proferidas antes do Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-11/11, que definiu um voo com escala como sendo um voo único. Embora a decisão X ZR 73/16 do Bundesgerichtshof tenha por objeto circunstâncias específicas, concluiu-se na decisão X ZR 101/16, com referência ao Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-302/16 (n.º 27), que o regulamento não podia ser interpretado no sentido de permitir que a transportadora aérea contratualmente vinculada evite as suas obrigações ao abrigo do regulamento através de uma ligação operada por uma transportadora que não

está abrangida pelo regulamento (v. n.ºs 16 e 18 da decisão). O Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) deduz das considerações acima expostas que as conclusões nas decisões acima referidas do Bundesgerichtshof tendem a confirmar os argumentos da recorrida, mesmo que não se possa ignorar que a referência ao Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-302/16 não é totalmente pertinente, uma vez que este tinha por objeto uma situação diferente. A *ratio* do Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-302/16 foi que, quando um voo é cancelado, a transportadora aérea operadora deve pagar uma indemnização aos passageiros quando não os tenha informado diretamente desse cancelamento, mesmo que tenha informado a pessoa com quem os passageiros celebraram o contrato (a agência de viagens).

- 8 Além das disposições do regulamento e dos acórdãos do Tribunal de Justiça em que se basearam os tribunais checos de primeira e segunda instância, os recorrentes referiram, em apoio dos seus argumentos, o Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-559/16, no qual o conceito de «distância de voo» é explicado, uma vez que um voo com escala é tratado nesse acórdão como um voo único, juntamente com, em especial, as Conclusões do Advogado-Geral Michal Bobek *[omissis]* nos processos apensos C-274/16, C-447/ [16] e C-448/16. Essas conclusões têm, essencialmente, por objeto a questão da competência, mas também abordam expressamente a aplicação do artigo 3.º, n.º 5, e do artigo 13.º do regulamento e concluem que a transportadora aérea contratual não se exonera das obrigações contratuais acordadas com o passageiro ao subcontratar uma parte do serviço de transporte a outra transportadora aérea. Neste sentido, a posição jurídica da transportadora aérea operadora deriva da posição jurídica da transportadora aérea contratual. A transportadora aérea contratual é, nessa situação, o principal e a transportadora aérea operadora é o agente (v., em especial, n.ºs 75 a 77 das conclusões).
- 9 No processo perante o Městský soud v Praze (Tribunal de Praga), após a remessa dos autos, foi também definitivamente demonstrado que a transportadora aérea Etihad Airways não é uma transportadora comunitária na aceção do artigo 2.º, alínea c), do regulamento.
- 10 No processo que lhe foi submetido, o Městský soud v Praze (Tribunal de Praga), tomou a decisão baseando-se no facto de que o litígio entre as partes deve ser resolvida exclusivamente com base no regulamento que, ao abrigo do artigo 288.º TFUE, é obrigatório e diretamente aplicável. Além disso, a ação intentada também não pode proceder nos termos do direito nacional. A sua natureza é que o direito a reclamar uma indemnização em relação a um dano não patrimonial e a correspondente obrigação de indemnizar no caso de uma conduta ilegal não existe enquanto regra geral no direito checo exceto se, nos termos do § 2894 da Lei n.º 89/2012 (novo Código Civil) [Zákon č. 89/2012 Sb. *[omissis]* nový občanský zákoník], essa obrigação for expressamente acordada ou se estiver especificamente prevista por lei. Assim, o Código Civil prevê uma obrigação de indemnizar um dano não patrimonial apenas no caso de interferência ilegal nos direitos naturais de um indivíduo (§ 2956), de dano doloso na propriedade [§ 2969

(2)], ou ainda no caso de pessoas que, legitimamente, considerem o dano (que pode incluir um dano que não para o próprio) um infortúnio pessoal (§ 2971), no âmbito de viagens organizadas (danos relativos a perturbações das férias – § 2543) ou no caso de violação grave dos direitos fundamentais de um membro de uma associação (§ 261). Neste contexto, deve acrescentar-se que a disposição relativa à indemnização por perturbações das férias, nos termos do § 2543 do Código Civil, é de aplicação geral contra os operadores turísticos e que, em particular, há responsabilidade quando a viagem não foi realizada ou foi substancialmente reduzida. Esta legislação, embora esteja mais próxima do litígio no processo principal, regula as obrigações da agência de viagens e não da transportadora. Existe também uma obrigação de indemnizar um dano não patrimonial ao abrigo do § 3, n.º 2, da Lei das Sociedades Comerciais (Zákon o obchodních korporacích). Afigura-se que essa obrigação é aplicável a situações em que a ilegalidade é baseada na violação das regras estabelecidas pela Lei das Sociedades Comerciais, em particular sobre o funcionamento interno dessas sociedades. O § 31a da Lei n.º 82/1998 (Zákon. č. 89/2012 Sb), que prevê a obrigação de indemnizar um dano não patrimonial no caso de uma decisão ilegal ou de má administração por uma autoridade pública, também não é aplicável ao presente caso [omissis]. Não há jurisprudência pertinente do Nejvyšší soud ČR (Supremo Tribunal República Checa) aplicável ao processo pendente no órgão jurisdicional de reenvio, o que pode ser explicado, em parte, por o novo Código Civil estar em vigor há pouco tempo.

- 11 Atendendo às considerações acima referidas, o Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) conclui que o presente pedido, nos termos do regulamento, de indemnização em relação a um dano não patrimonial, apenas pode ser julgado procedente se, ao abrigo do artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do regulamento, se concluir que, no caso de um voo com escala, a transportadora contratual (a recorrida) é responsável também por um atraso que tenha ocorrido na parte do voo operada, não por essa transportadora, mas por outra transportadora que não é uma transportadora comunitária. Esse tribunal baseia o seu raciocínio no facto de que um voo com uma ou mais escalas pode ter várias transportadoras aéreas operadoras, sendo cada uma delas transportadora aérea operadora apenas da parte do voo que efetivamente opera [artigo 2.º, alínea b), do regulamento]. O objetivo do regulamento, nomeadamente de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, corrobora a conclusão a favor da responsabilidade da transportadora contratual, uma vez que, se a transportadora aérea que opera a parte de um voo a partir de um aeroporto fora da União Europeia não for uma transportadora comunitária, tal como no presente caso, é impossível obter uma indemnização nos termos do regulamento [artigo 3.º, n.º 1, alínea b)]. Por outro lado, a disposição que prevê a indemnização por uma transportadora aérea contratual não exclui, naturalmente, a possibilidade de essa transportadora reclamar o seu ressarcimento contra a transportadora aérea operadora (v. artigo 13.º do regulamento). Uma decisão contra a responsabilidade é suportada pelo facto de o regulamento, com exceção do seu artigo 3.º, n.º 5, segundo período, se basear na premissa de que é a transportadora aérea operadora que assume qualquer responsabilidade por danos. Isso é apoiado pela jurisprudência do Bundesgerichtshof da República Federal da

Alemanha, nos termos da qual é manifesto que não é possível determinar a transportadora contratual responsável pela indemnização, nem mesmo através da aplicação do artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do regulamento. A jurisprudência divergente dos tribunais alemães e checos suscita um argumento a favor de uma uniformização da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia através de um acórdão. Nestas circunstâncias, o órgão jurisdicional de reenvio, ao abrigo do § 109, n.º 1, alínea d), e do § 211 do Código de Processo Civil checo (Občanský soudní řád), suspendeu a instância e, nos termos do artigo 267.º, alínea b), segundo período, TFUE, submeteu ao Tribunal de Justiça da União Europeia a questão prejudicial formulada na parte II do presente despacho.

[*Omissis*] [Aspetos processuais, orientação sobre a possibilidade de recurso]
[*Omissis*] [*Omissis*].

DOCUMENTO DE TRABALHO