

# Versão anonimizada

Tradução

C-545/22 – 1

**Processo C-545/22**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

15 de agosto de 2022

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf,  
Alemanha)

**Data da decisão de reenvio:**

9 de agosto de 2022

**Demandada e recorrente:**

Air Europa Líneas Aereas

**Demandantes e recorridos:**

VO

GR

---

*[Omissis]*

*[Omissis]*

**Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf)**

**Despacho**

[de 9 de agosto de 2022]

No litígio entre

Air Europa Líneas Aereas, *[omissis]* Frankfurt,

demandada e recorrente,

[Omissis]

e

1. VO, [omissis] Bremen,
2. GR, [omissis] Bremen,

demandantes e recorridos,

[Omissis]

a 22.<sup>a</sup> Secção Cível do Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf)  
[omissis]

**decidiu:**

Suspender a instância.

Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º, primeiro parágrafo, alínea b), e terceiro parágrafo, TFUE, a seguinte questão prejudicial de interpretação do direito da União:

Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que o cancelamento de um voo se deve a circunstâncias extraordinárias quando, em razão do colapso do tráfego aéreo mundial a partir de março de 2020 na sequência do surto da pandemia mundial de COVID-19, a transportadora aérea reduz drasticamente os seus planos de voo, devido à falta de utilização económica rentável dos voos e a fim de proteger a saúde da tripulação e dos pilotos, e cancela vários voos sem ter sido a isso obrigada por medidas administrativas oficiais como o encerramento de aeroportos, proibições de voos ou proibições de entrada?

**Fundamentos:**

**I.**

Os demandantes, o casal VO e GR, reservaram, para cada um, um voo com partida de Düsseldorf, com escala em Madrid, e com destino a Miami para 7 de março de 2020 (números de voo: UX 1446 + UX 97) e um voo de regresso com partida de Miami, com escala em Madrid, e com destino a Düsseldorf para os dias 16 e 17 de março de 2020 (números de voo: UX 98 e UX 1447).

A demandada cancelou os voos de regresso para os dias 16 e 17 de março de 2020 (números de voo: UX 98 e UX 1447). Os demandantes só foram informados do cancelamento no próprio aeroporto de Miami em 16 de março de 2020. Não foi oferecido nenhum transporte de substituição aos demandantes.

Os demandantes intentaram uma ação no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Düsseldorf, Alemanha), requerendo o pagamento de uma indemnização compensatória no montante de 600,00 euros cada, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, alínea c), 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 (a seguir «Regulamento n.º 261/2004»).

A demandada alega que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 e que não podia ter sido evitado mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. A este respeito, invoca restrições de viagens geradas pela pandemia de COVID-19. Afirma que a pandemia de COVID-19 paralisou o tráfego aéreo em todo o mundo. Por conseguinte, as transportadoras aéreas reorganizaram e reduziram drasticamente os seus planos de voo e cancelaram diversos voos. Defende que isto também se aplica aos voos UX 98 e UX 1447 em 16 e 17 de março de 2020. A demandante indica que o cancelamento se deveu também a motivos de proteção da saúde das tripulações. Alega que o novo coronavírus e a sua perigosidade, bem como as suas formas de propagação, eram completamente desconhecidos e que não queriam expor as suas tripulações a esse risco.

Por Sentença proferida em 1 de dezembro de 2021, o Amtsgericht Düsseldorf [*omissis*] julgou procedente a ação e condenou a demandada a pagar a cada um dos demandantes uma indemnização no montante de 600,00 euros.

A demandada recorreu dessa sentença nos termos e dentro dos prazos fixados. Os demandantes defendem a sentença de primeira instância.

## II.

O sucesso do recurso interposto pela demandada depende [*omissis*] da questão acima referida.

### Em particular:

O recurso seria infundado se os motivos apresentados pela demandada para o cancelamento dos voos em questão, em 16 e 17 de março de 2020, com partida de Miami, com escala em Madrid, e com destino a Düsseldorf (números de voo: UX 98 e UX 1447), nomeadamente a redução voluntária dos planos de voo por razões económicas devido ao colapso do tráfego aéreo internacional e para a proteção da saúde das tripulações no contexto da pandemia mundial de COVID-19, não constituíssem uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

Ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, a transportadora aérea operadora não é obrigada a indemnizar os passageiros, nos termos do artigo 7.º do

Regulamento n.º 261/2004, 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 adotou 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 [v., (*omissis*) Acórdão de 4 de abril de 2019, C-501/17, Germanwings/Pauels, (EU:C:2019:288), n.º 19; Acórdão de 11 de junho de 2020 – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, (EU:C:2020:460) (*omissis*), n.º 36].

1.

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 apenas os 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 ser apreciados caso a caso [v. (*omissis*) Acórdão de 23 de março de 2021, C-28/20, Airhelp/SAS, (EU:C:2021:226) (*omissis*), 561, n.º 23]. Para o efeito, os acontecimentos cuja origem é «interna» relativamente à transportadora aérea operadora devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa». O conceito de «circunstância extraordinária» abrange apenas os acontecimentos «externos». Estes acontecimentos têm em comum o facto de 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 [v. (*omissis*) acórdão acima referido, n.ºs 39 e segs.].

2.

Em primeiro lugar, a pandemia de COVID-19 não está fora do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004, apesar do seu impacto geralmente significativo e global nas viagens. Para além das «circunstâncias extraordinárias», mencionadas no seu artigo 5.º, n.º 3, o Regulamento n.º 261/2004 não reconhece uma categoria distinta de acontecimentos «particularmente extraordinários» que tenha como consequência a isenção automática da transportadora aérea de todas as obrigações que lhe incumbem por força do mesmo regulamento [v. (*omissis*) Acórdão de 31 de janeiro de 2013 – C-12/11, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., (EU:C:2013:43) (*omissis*), n.º 30].

3.

4

A demandada invoca as restrições de viagem decorrentes da pandemia de COVID-19. Alega que, em resultado das restrições à entrada implementadas a nível mundial a partir de meados de março de 2020, a indústria aérea foi forçada a reduzir significativamente as suas operações. Indica que o tráfego aéreo diminuiu consideravelmente durante a primeira fase da pandemia, entre março e junho de 2020, e que os voos intercontinentais foram drasticamente reduzidos ou completamente interrompidos. Deste modo, as alterações de planos de voo ou os cancelamentos de voos a curto prazo foram inevitáveis durante esse período. A demandada defende que isto também se aplica aos voos UX 98 e UX 1447 em 16 e 17 de março de 2020 e sustenta que os cancelamentos serviram igualmente para proteger a saúde das tripulações e dos pilotos. Alega que o novo coronavírus e a sua perigosidade, bem como as suas formas de propagação, eram completamente desconhecidos e que não queria expor os seus trabalhadores a esse risco.

Segundo a presente Secção, estes elementos não são suscetíveis de justificar a existência de circunstâncias extraordinárias. É verdade que a pandemia mundial de COVID-19 e as restrições associadas às viagens e aos riscos de contágio já não fazem, pela sua natureza e origem, parte do exercício normal da atividade de uma transportadora aérea, na medida em que a demandada não tem influência sobre essa pandemia e a mesma escapa ao seu controlo. No entanto, a demandada não demonstrou suficientemente que o cancelamento do voo de regresso (números de voo: UX 98 e UX 1447) em 16 e 17 de março de 2020 tinha sido diretamente «causado» pela pandemia de COVID-19, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 e que os efeitos desta pandemia mundial sobre o voo em causa escapavam ao controlo da demandada enquanto transportadora aérea.

É verdade que a Comissão Europeia declarou o seguinte na sua Comunicação C (2020) 1830 final, de 18 de março de 2020:

«A Comissão considera que, ao serem tomadas medidas pelas autoridades públicas destinadas a conter a pandemia de Covid-19, tais medidas não são, pela sua natureza e origem, inerentes ao exercício normal da atividade das transportadoras, encontrando-se fora do seu controlo efetivo. O artigo 5.º, n.º 3, prescinde do direito a indemnização sempre que o cancelamento em causa “se ficou a dever” a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Tal condição deve ser considerada preenchida sempre que as autoridades públicas proíbem expressamente certos voos ou proíbem a circulação de pessoas de um modo que exclua, de facto, a possibilidade de o voo em questão ser realizado. Tal condição também pode ser preenchida sempre que o cancelamento do voo ocorre em circunstâncias em que a circulação correspondente de pessoas não é totalmente proibida, mas limitada a pessoas que beneficiam de derrogações (por exemplo, nacionais ou residentes do Estado em causa). No caso de nenhuma pessoa nestas condições preencher determinado voo, este ficaria vazio se não fosse cancelado. Em tais situações, pode ser legítimo para uma transportadora não esperar até muito tarde, mas antes cancelar o voo atempadamente (e mesmo sem ter a certeza dos direitos dos vários passageiros a viajar de todo em todo), a fim de que possam

ser tomadas medidas organizacionais adequadas, incluindo em termos de assistência aos passageiros devida pela transportadora. Neste tipo de casos e consoante as circunstâncias, um cancelamento pode ainda assim ser considerado como ficando “a dever” à medida adotada pelas autoridades públicas. Mais uma vez, consoante as circunstâncias, tal pode ser também o caso dos voos na direção oposta à dos voos diretamente abrangidos pela proibição de circulação de pessoas. Sempre que a companhia aérea decidir cancelar um voo e demonstrar que esta decisão se justificava por razões de proteção da saúde da tripulação, tal cancelamento também deve ser considerado como ficando “a dever” a circunstâncias extraordinárias. As considerações acima expostas não são e não podem ser exaustivas, uma vez que outras circunstâncias específicas relacionadas com o surto de Covid-19 poderão igualmente ser abrangidas pelo âmbito do artigo 5.º, n.º 3.»

No entanto, estas recomendações da Comissão não vinculam o poder judicial. É verdade que o Tribunal de Justiça declarou que, embora as recomendações e pareceres na aceção do artigo 288.º TFUE, quarto parágrafo, não deem origem a direitos individuais que possam ser invocados pelos cidadãos da União perante os órgãos jurisdicionais nacionais, estes últimos estão obrigados a ter em conta as recomendações e pareceres na resolução dos litígios que lhes são submetidos, em especial quando as recomendações sejam adequadas para a interpretação de outras disposições nacionais ou da União que tenham sido adotadas [v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de dezembro de 1989 – C-322/88, Grimaldi, (EU:C:1989:646, n.º 18) (*omissis*)]. Antes de mais, é questionável se as orientações de interpretação da Comissão são recomendações ou pareceres na aceção do artigo 288.º TFUE, quarto parágrafo, e não medidas *sui generis*. Em todo o caso, a exigência de que as orientações sejam tomadas em consideração pelos órgãos jurisdicionais nacionais não pode significar que sejam, de facto, vinculativas para efeitos de interpretação, mas apenas que os órgãos jurisdicionais nacionais devem analisar o conteúdo das orientações quando interpretam o direito da União.

As recomendações também não são convincentes em termos de conteúdo. Assim, à luz do objetivo do Regulamento n.º 261/2004, enunciado no seu considerando 1, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, e do facto de o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento prever uma exceção ao princípio do direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento do seu voo, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, deve ser objeto de interpretação estrita [v. (*omissis*) Acórdão de 23 de março de 2021, C-28/20, Airhelp/SAS, (EU:C:2021:226) (*omissis*), n.º 24]. Pode ser correto pressupor a existência de circunstâncias extraordinárias quando as autoridades públicas proíbem determinados voos por lei, ou impedem ou restringem a circulação de pessoas de um modo que impeça, de facto, a realização do voo em questão (por exemplo, através do encerramento de aeroportos, proibições de voos, proibições de entrada no país, etc.). Contudo, seria excessivo assumir a existência de circunstâncias extraordinárias mesmo quando a operação de voo seja legal e factualmente possível sem restrições, mas as transportadoras aéreas tenham

decidido reduzir o número de ligações aéreas e cancelar voos em prol de considerações económicas (por exemplo, para evitar voos vazios). Uma isenção tão ampla das transportadoras aéreas funcionaria em detrimento dos passageiros e seria contrária ao objetivo do Regulamento n.º 261/2004 de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros.

A origem de tais considerações económicas é claramente «interna» e não de natureza «externa». Nestes casos, a situação também não escapa ao «controlo» das transportadoras aéreas uma vez que decidem cancelar o voo voluntariamente e sob a sua própria responsabilidade, sem serem «obrigadas» a fazê-lo por circunstâncias extraordinárias.

4.

Também não é suficiente que, no momento do cancelamento do voo, ocorram circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. O cancelamento do voo em concreto também se deve ter ficado «a dever» precisamente a essas circunstâncias extraordinárias e o cancelamento não poderia ter sido evitado mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Isto é concebível no contexto da pandemia de COVID-19 se, por exemplo, a operadora do aeroporto ou o controlo do tráfego aéreo proibir voos específicos, ou as autoridades encerrarem aeroportos ou forem legalmente impostas proibições de entrada no país. Por outro lado, resulta do considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004 que as circunstâncias extraordinárias só podem ser relativas «a uma determinada aeronave num determinado dia», o que não é o caso de uma recusa de embarque imposta a um passageiro em razão da reorganização dos voos decorrente dessas circunstâncias que afetam (igualmente) outros voos. Com efeito, o conceito de «circunstâncias extraordinárias» visa limitar as obrigações da transportadora aérea, ou mesmo exonerá-la dessas obrigações, quando o acontecimento em causa não poderia ter sido evitado mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Não obstante, caso uma transportadora aérea decida voluntariamente reorganizar os seus voos devido a uma circunstância que afeta (igualmente) outros voos, não se pode considerar, de modo nenhum, que a referida transportadora foi obrigada a cancelar um determinado voo em função das referidas circunstâncias [v. (*omissis*) Acórdão de 4 de outubro de 2012, C-22/11, Finnair Oyj/Timy Lassooy, (*omissis*), n.º 37, sobre a recusa de embarque em razão da reorganização dos voos devido a uma greve do pessoal de controlo aéreo]. É provável que esta jurisprudência também seja aplicável à redução do plano de voos na sequência da pandemia de COVID-19.

5.

Na medida em que a demandada alega que o cancelamento também serviu para proteger a saúde da tripulação, esta objeção também não foi acolhida. Um cancelamento por motivos de saúde e segurança no trabalho da tripulação também não deve ser considerado uma circunstância extraordinária. Desde logo, a saúde e segurança no trabalho da tripulação, que se enquadra no âmbito das obrigações da

transportadora aérea como empregador, é uma circunstância operativa interna da esfera da demandada e não uma «circunstância externa». Quaisquer riscos de saúde acrescidos para a tripulação e os pilotos no contexto da pandemia de COVID-19 também não escapavam ao controlo da demandada, na medida em que esta poderia ter contrariado essa situação tomando as precauções de segurança adequadas (filtros HEPA, máscaras obrigatórias, etc.). Além disso, a consideração geral da proteção da saúde da tripulação poderia levar a que, com uma abordagem extremamente prudente e preventiva, cada voo potencial pudesse ser cancelado apenas «por motivos de proteção da saúde», sem que uma indicação concreta seja relevante. No entanto, isto iria significar uma «carta branca» na medida em que pode haver, em princípio, um aumento do risco de saúde nos voos internacionais com passageiros de diferentes origens num espaço confinado em cada ligação aérea, independentemente da crise de coronavírus.

Uma vez que estas questões ainda não foram, conforme exposto, decididas pelo Tribunal de Justiça, há que submeter um pedido de decisão prejudicial.

*[Omissis]*

*[Omissis]* [considerações de direito processual nacional]

*[Omissis]* [assinaturas]

*[Omissis]*

*[Omissis]* [formalidades]