

Processo C-411/23**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:Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsóvia,
Polónia)**Data da decisão de reenvio:**

26 de maio de 2023

Demandante:

D. SA

Demandada:

P. SA

Objeto do processo principal

Ação de indemnização no valor de 600 euros a título de um atraso de mais de três horas de um voo, ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação dos conceitos de «circunstâncias extraordinárias» e «falhas inesperadas» no contexto do atraso de um voo causado pela descoberta de um defeito de construção no motor do avião, sobre cuja eventual ocorrência a transportadora tinha sido previamente informada – Alcance das ações preventivas que a transportadora deve tomar no âmbito de «todas as medidas razoáveis» para ser exonerada da obrigação de pagar uma indemnização pelo atraso de um voo – Artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Questões prejudiciais

1) Um defeito de construção no motor de um avião, revelado pelo fabricante, constitui uma «circunstância extraordinária» e está abrangido pelo conceito de «falhas inesperadas» na aceção dos considerandos 14 e 15 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, se a transportadora já tinha conhecimento desse possível defeito de construção alguns meses antes do voo?

2) Se o defeito de construção no motor referido no n.º 1 do despacho constituir uma «circunstância extraordinária» na aceção dos considerandos 14 e 15 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, no âmbito da tomada de «todas as medidas razoáveis» referidas no considerando 14 e no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, há que esperar da transportadora aérea que, tendo em conta a provável revelação de um defeito de construção no motor do avião, tome medidas preventivas para assegurar a disponibilidade de aviões de substituição, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, para ser exonerada da sua obrigação de pagar a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, desse regulamento?

Disposições de direito da União invocadas

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 – considerandos 14 e 15, artigo 5.º, n.ºs 1 e 3, e artigo 7.º

Jurisprudência da União invocada

O órgão jurisdicional de reenvio invoca ou remete para os seguintes Acórdãos do Tribunal de Justiça:

- Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.ºs 21, 23, 24, 25 e 26;
- Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 61 e 69;

- Acórdão de 12 de maio de 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.ºs 25 e 30;
- Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.ºs 29 e 38;
- Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.ºs 36, 37, 38, 41 e 43;
- Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.ºs 20, 21, 22, 28 e 29;
- Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- Acórdão de 12 de março de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, n.º 2 do dispositivo;
- Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 22.

Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio cita as conclusões do Advogado-Geral L. Medina nos processos apensos TAP Portugal (Morte do copiloto; C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:91, n.ºs 30, 46 e 58).

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Em 2 de julho de 2018, J. D. (passageiro) celebrou com a P. S.A. (transportadora aérea) um contrato de transporte para a rota K.-C. [Cracóvia – Chicago]. O voo contratado teve lugar nesse dia. O voo em causa sofreu um atraso, pelo que o passageiro chegou ao aeroporto de destino mais de 3 horas depois da hora de chegada prevista. Em 18 de julho de 2018, J. D., na qualidade de cedente, e a P. [R] S.A., na qualidade de cessionária, celebraram um contrato de cessão de créditos ao abrigo do qual o passageiro cedeu à cessionária o seu crédito relativo ao voo atrasado. Por ação intentada em 29 de março de 2019, a D. S.A. (anteriormente: P. [R] S.A.) pediu a condenação da transportadora aérea ao pagamento da quantia de 600 euros, acrescida dos juros legais até à data do pagamento.
- 2 Na sua contestação, a demandada pediu que essa ação fosse julgada improcedente. A transportadora reconheceu que o voo em causa tinha sofrido um atraso. Esclareceu que os motores da marca R., montados nos aviões que realizavam voos transatlânticos, apresentavam defeitos de construção, mas que, tendo tomado medidas para minimizar as irregularidades durante os voos planeados, estava exonerada da responsabilidade pelo atraso do voo em causa.
- 3 Em abril de 2018, a transportadora demandada recebeu do fabricante dos motores R. informação que, na sequência da descoberta de um defeito de conceção nos motores montados nos aviões B., impunha uma série de restrições à

utilização desses aviões. O defeito dizia respeito às pás do compressor. Em 28 de junho de 2018, o sistema de monitorização do avião que devia efetuar o voo em causa em 2 de julho de 2018 detetou anomalias no funcionamento do motor. Na sequência da constatação de que o motor estava a bombear, foram efetuadas uma inspeção visual do compressor e uma boroscopia. O motor foi considerado defeituoso, desmontado e enviado para reparação. Devido à falta de motores de substituição operacionais disponíveis, que era um problema mundial, visto que o fabricante não produzia uma quantidade suficiente de motores de substituição, só foi possível trocar o motor do avião em 5 de julho de 2018 e o avião regressou ao serviço em 7 de julho de 2018.

- 4 Em consequência das circunstâncias acima descritas, a transportadora demandada decidiu efetuar o voo em causa noutra avião operacional que chegou ao aeroporto de C. com atraso devido a uma alteração súbita do horário. O voo em causa sofreu efetivamente um atraso superior a três horas.
- 5 Desde abril de 2018, altura em que foi revelado o referido defeito de conceção dos motores, a transportadora demandada contactou várias vezes outras transportadoras a fim de efetuar *leasing* de aviões suplementares.
- 6 O tribunal de primeira instância julgou a ação improcedente por decisão de 3 de dezembro de 2021, com o fundamento de que estava demonstrada a existência das circunstâncias de exoneração a que se refere o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 e, a este respeito, fez referência aos elementos acima expostos nos n.ºs 3 e 5, sublinhando, em especial, que a causa direta do atraso do voo referido era a existência de um defeito de fabrico no motor e que a transportadora demandada tinha tomado todas as medidas razoáveis possíveis para providenciar um avião de substituição.
- 7 O órgão jurisdicional de primeira instância indicou, neste contexto, que um defeito de fabrico de um avião não pode ser considerado uma falha típica que devia ter sido detetada com antecedência suficiente, nem uma falha resultante da utilização do avião. Esta ocorrência era imprevisível, punha em perigo a segurança do voo e tinha ocorrido subitamente durante a utilização de rotina do avião. Na opinião do órgão jurisdicional referido, a transportadora atuou correta e profissionalmente ao seguir as recomendações que recebeu do fabricante do motor e demonstrou que o avião foi mantido conforme o programa de inspeção exigido.
- 8 O órgão jurisdicional de primeira instância concordou com a declaração de que a transportadora demandada não podia resolver o problema que surgira, uma vez que se tratava de um problema global e que uma eventual duplicação da frota ou a posse de vários aviões de substituição teria conduzido a uma falta de liquidez da sociedade. O fabricante dos motores não conseguiu fazer a troca de todos os motores defeituosos em todas as transportadoras devido à falta de capacidade de produção e a transportadora não teve tempo suficiente para reorganizar toda a sua rede de ligações.

- 9 A demandante, D. S.A., interpôs recurso da decisão de 3 de dezembro de 2021, alegando um erro de facto, contestando que a causa direta do atraso do voo referido constituía uma circunstância extraordinária na forma de um defeito de construção no motor, que a transportadora demandada tenha tomado todas as medidas razoáveis para evitar o atraso do voo, que o problema com os motores R. tenha sido, em 2018, um problema novo, até então desconhecido das transportadoras, e que a demandada não tenha tido tempo suficiente para reorganizar toda a rede de ligações. Na opinião de D. S.A., não se verificaram no processo as circunstâncias extraordinárias que exoneram a transportadora da sua responsabilidade pelo considerável atraso do voo.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 10 O litígio diz respeito à interpretação dos conceitos de «circunstâncias extraordinárias» e de «falhas inesperadas», na aceção dos considerandos 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004, no contexto de um defeito de conceção global do motor do avião. O órgão jurisdicional de reenvio remete para a jurisprudência do Tribunal de Justiça citando o Acórdão C-315/15 (n.º 20), segundo o qual a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 se puder provar que 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.
- 11 O órgão jurisdicional de reenvio indica, citando designadamente o Acórdão C-257/14 (n.ºs 36 e 38) que determinados problemas técnicos podem ser qualificados de circunstâncias extraordinárias, por exemplo, numa situação em que o construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea em causa revela, quando esses aparelhos já estão ao serviço, que os mesmos têm um defeito de fabrico oculto que afeta a segurança dos voos. Como tal, os problemas técnicos podem ser considerados falhas inesperadas para a segurança do voo, desde que se qualifiquem como 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, escapem ao controlo efetivo desta última.
- 12 No caso em apreço, o defeito oculto no motor constitui uma ocorrência externa em relação à transportadora aérea operadora. Todavia, a dúvida incide sobre a questão de saber se o alcance dos conceitos de «circunstâncias extraordinárias» e de «falhas inesperadas» engloba igualmente um defeito de fabrico, cuja ocorrência foi de algum modo anunciada, e era, portanto, de certa forma, previsível. Para apreciar esta condição, é, portanto, necessário apreciar em que medida era provável que a transportadora aérea pudesse prever a ocorrência e a revelação do defeito oculto no motor em causa, bem como as próprias consequências dessa ocorrência.

- 13 No processo em apreço, está em causa um defeito de fabrico num motor, que foi, contudo, revelado pelo fabricante. Em abril de 2018, a transportadora recebeu do fabricante de motores informação de que tinha sido detetado um defeito de conceção nos motores. No entanto, o defeito não tinha de ser revelado, uma vez que nem todas as inspeções revelaram fissuras nas pás do compressor. O fabricante não recomendou a imobilização imediata de todos os aviões e também não indicou que os aviões não podiam voar. O voo controvertido foi efetuado em 2 de julho de 2018 e a descoberta do defeito nesse avião em concreto, que devia efetuar o voo nesse dia, ocorreu em 28 de junho de 2018. Por conseguinte, há que determinar se essa falha escapa ao controlo da transportadora em termos da sua previsibilidade. Podia apenas presumir-se que numa dada percentagem de motores verificar-se-ia uma irregularidade que os colocaria fora de serviço. No entanto, não era possível prever efetivamente se, em determinado caso, se verificava tal irregularidade.
- 14 Há que salientar que as transportadoras aéreas têm de respeitar procedimentos técnicos e administrativos rigorosos no exercício das suas atividades. O mesmo se aplica aos problemas técnicos dos aviões, independentemente da sua causa. A transportadora aérea deve dispor de procedimentos adequados a este respeito ou, na falta dos mesmos devida, por exemplo, à especificidade da ocorrência em causa, deve tomar todas as medidas necessárias, possíveis e razoáveis para fazer face a uma ocorrência suscetível de causar um atraso ou o cancelamento de um voo.
- 15 No processo em apreço, estes procedimentos foram seguidos. O fabricante, que revelou o defeito no motor, recomendou aos utilizadores que realizassem inspeções. No entanto, a inspeção, embora pudesse, não tinha necessariamente de revelar a existência de uma falha. A transportadora efetuou as inspeções técnicas necessárias e tal falha no motor era, sem dúvida alguma, uma ocorrência que escapava ao seu controlo. Por outras palavras, mesmo seguindo o procedimento em questão ou tomando as medidas necessárias, não havia garantias quanto à possibilidade de controlar a ocorrência em causa.
- 16 Por conseguinte, é necessária uma interpretação mais aturada dos conceitos de «circunstâncias extraordinárias» e de «falhas inesperadas» e apreciar se um defeito de construção no motor está abrangido por estes conceitos, quando é revelado pelo fabricante e previsível, ou seja, em certa medida «expectável», ou cuja probabilidade de ocorrência era previsível, não significando isso, no entanto, simultaneamente, que a transportadora tenha possibilidade de controlar tal ocorrência.
- 17 No que respeita ao conceito de «todas as medidas razoáveis», o órgão jurisdicional de reenvio indica, citando o Acórdão do Tribunal de Justiça C-315/15 (n.º 28), que uma transportadora que invoque circunstâncias extraordinárias exoneratórias, tem de provar que não poderiam em caso algum ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação, isto é, através de medidas que, no momento em que ocorreram essas circunstâncias extraordinárias,

respondiam nomeadamente às condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa.

- 18 No presente processo, a questão em apreço diz respeito a saber que medidas preventivas deveria a transportadora ter tomado para serem consideradas razoáveis.
- 19 Uma falha de fabrico não pode ser considerada uma falha típica que é fácil de detetar antecipadamente, antes de efetuar um voo. No entanto, tendo em conta as informações transmitidas pelo fabricante do motor, essa falha era previsível no processo em apreço. Pode ponderar-se, neste caso, se a transportadora não devia ter tentado substituir o motor (ainda operacional) ou se o avião não devia ter sido imobilizado até que o fabricante resolvesse os problemas relacionados com a reparação ou o fornecimento de novos motores. Assim, importa recordar que um motor de substituição para esse avião em particular já tinha sido obtido em 5 de julho de 2018 e que o avião voltou ao serviço em 7 de julho de 2018, ou seja, oito dias após a deteção do defeito no motor.
- 20 Por conseguinte, há que ponderar se a transportadora, sabendo desta situação desde abril de 2018, não devia ter preparado um plano de reparação e organizado aviões de substituição. *Prima facie*, afigura-se que o período compreendido entre abril e o início de julho permitia tomar todas as medidas necessárias e razoáveis para remediar uma situação de atraso ou de cancelamento de voos, uma vez que a transportadora podia ter previsto que a falha técnica no motor também afetaria os seus aviões. A transportadora poderia então ter estimado quantos aviões de substituição seriam necessários para gerir eventuais falhas técnicas e decidir se compraria esses aviões ou se fazia *leasing* dos mesmos a outras transportadoras.
- 21 O órgão jurisdicional de reenvio, citando o Acórdão C-315/15 do Tribunal de Justiça (n.º 29), indica que não se pode, porém, esperar da transportadora sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa que poderiam consistir na expectativa de que esta garantisse um avião de substituição operacional em permanência. No entanto, no processo em apreço, a demandada tinha conhecimento, desde abril de 2018, da possibilidade de se revelar uma falha no motor. Desde abril contactou oito empresas transportadoras com o objetivo de lhes alugar aviões. D. S.A. alega, por seu turno, que só entre as transportadoras europeias se poderiam encontrar 471 aviões que pudessem substituir os aviões em causa e que a demandada se absteve de se dirigir a, pelo menos, 18 transportadoras, incluindo empresas que prestam serviços do tipo «*wet lease*», isto é, a locação de um avião com tripulação e serviços de cabine. A transportadora demandada confirmou que tinha sempre em *leasing* um dos aparelhos desde 7 de setembro de 2018 e que tinha assinado dois contratos de *leasing* em agosto de 2018.
- 22 Na opinião de D. S.A., estas circunstâncias demonstram um comportamento dilatório cujo objetivo não era a locação efetiva de aviões, quando a prática atual das companhias aéreas é, no entanto, manter aviões de substituição em caso de

falha e de necessidade de enviar aparelhos de substituição. Por seu lado, a transportadora demandada sustenta que não seria razoável exigir-lhe que tivesse aviões «de reserva» em permanência com tripulação completa que pudessem efetuar os voos programados em caso de circunstâncias súbitas e inesperadas, uma vez que os custos do *leasing* e manutenção de aviões são enormes. Este tipo de garantias teria também afetado certamente os preços dos serviços propostos.

DOCUMENTO DE TRABALHO