

Versão anonimizada

Tradução

C-616/23 – 1

Processo C-616/23

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrega:

6 de outubro de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf,
Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

4 de setembro de 2023

Demandantes e recorrentes:

TA

ET

VB

CI

Recorrida:

British Airways plc

[Omissis] Landgericht Düsseldorf

Despacho

no litígio entre

1. TA, *[omissis]* Cottbus
2. ET, *[omissis]* Cottbus,
3. VB (menor), *[omissis]* Cottbus,

4. CI (menor), [omissis] Cottbus,

demandantes e recorrentes,

[Omissis]

contra

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth [omissis] Reino Unido,

demandada e recorrida,

[Omissis]

Em 4 de setembro de 2023, a 22.^a Secção Cível do Landgericht Düsseldorf

[omissis] **decidiu:**

Suspender a instância.

Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º, primeiro parágrafo, alínea b), e terceiro parágrafo, TFUE, as seguintes questões relativas à interpretação do direito da União:

1.

Devem os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 (a seguir «Regulamento n.º 261/2004») ser interpretados no sentido de que um passageiro tem direito a uma indemnização por um atraso considerável no destino final se, num voo sucessivo, perder o seu voo de ligação apesar de o voo inicial ter sido operado no horário previsto e o atraso no destino final se ter ficado a dever ao facto de o tempo efetivo de transbordo, entre a abertura das portas da aeronave e o final do embarque, atendendo à distância entre os portões de embarque dos voos de chegada e de partida e aos controlos dos documentos de identificação e de segurança, não ter sido suficiente para embarcar a tempo no voo de ligação?

2.

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão: nos casos em que se discute se o facto de o passageiro ter perdido o voo de ligação (por exemplo, por este se ter demorado) se ficou a dever a culpa do passageiro, cabe à transportadora aérea operadora o ónus da prova ou deve o passageiro eximir-se da alegada culpa? Que importância é atribuída, neste contexto, ao cumprimento do denominado *Minimum Connection Time* («MCT») [tempo mínimo de ligação] entre o voo inicial e o voo de ligação?

3.

Deve o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que um passageiro que tenha motivos razoáveis para prever que o seu voo terá um atraso de três horas ou mais no destino final, à semelhança dos passageiros de voos cancelados e além do previsto no artigo 6.º, n.º 1, deste regulamento, tem direito a um reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade, e de que em caso de incumprimento de tais obrigações, a transportadora aérea operadora deve reembolsar o passageiro das despesas de transporte de substituição incorridas para o efeito?

Fundamentos:

I.

Cada um dos demandantes dispunha de uma reserva confirmada para o voo do Dubai para Düsseldorf, via Londres, a efetuar pela demandada em 15 de setembro de 2019 (número de voo: BA 106 e BA 936). O voo inicial BA 106 do Dubai para Londres tinha aterragem prevista para as 06h15, hora local. O voo partiu a horas e chegou a Londres às 06h17, hora local, com um atraso de dois minutos. As portas do avião abriram-se às 06h19, hora local. Os demandantes tinham os seus lugares na fila 28 e o avião transportava 210 passageiros. A este voo seguia-se o voo de ligação BA 936, de Londres para Düsseldorf, cuja partida estava prevista para as 7h25, hora local. O embarque no voo de ligação teve início às 06h45, hora local, e terminou às 07h05, hora local, ou seja, 20 minutos antes da hora de partida prevista. O voo de ligação descolou efetivamente às 07h26, hora local, com um atraso de um minuto. Assim, decorreram 46 minutos entre a abertura das portas da aeronave às 06h19 e o fim do embarque às 07h05, hora local. Tanto o voo inicial como o voo de ligação foram operados a partir do terminal 5. O tempo mínimo de ligação no aeroporto de Heathrow, Londres, é de 60 minutos para os voos em que os terminais de chegada e de partida são idênticos.

Os demandantes perderam o voo de ligação por motivos que constituem o objeto do litígio entre as partes. Por conseguinte, pernoitaram em Londres e só chegaram ao seu destino final no dia seguinte, num voo que eles próprios reservaram, operado pela companhia aérea *easyjet*.

[*Omissis*] [Argumentos dos demandantes, que são repetidos em pormenor abaixo]

O primeiro, terceiro e quarto demandantes pedem uma indemnização no montante de 600 euros cada (a segunda demandante desistiu da sua ação em primeira instância). Pedem ainda o reembolso das despesas de alojamento em hotel no valor de 265 euros, do transporte de ida e volta do aeroporto para o hotel no valor de 115,63 euros, despesas de alimentação no valor de 9,50 euros e a marcação de um voo de substituição no valor de 871,90 euros, sendo o valor final de 1.262,03 euros.

A demandada defende-se contra os pedidos dos demandantes. *[Omissis]* [Argumentos da demandada, que são repetidos em pormenor abaixo].

O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação improcedente por Decisão *[omissis]* de 27 de março de 2023 *[omissis]*.

O primeiro, terceiro e quarto *[omissis]* demandantes recorreram desta sentença de primeira instância.

Na instância de recurso, os demandantes pedem agora que *[omissis]* a demandada seja condenada a pagar a cada um deles 600 euros, mais juros *[omissis]*, bem como 1.262,03 euros ao primeiro demandante, mais juros *[omissis]*.

A demandada defende a sentença proferida em primeira instância.

II.

O sucesso do recurso depende de forma determinante das questões que constam do dispositivo.

Em particular:

1.

Em princípio, os demandantes poderiam ter direito a uma indemnização por atraso considerável, no montante de 600 euros cada, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, primeiro período, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004.

a)

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, conferem aos passageiros que cheguem ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais o direito a indemnização (v. Acórdão de 19 de novembro de 2009, C-402/07 *Sturgeon/Condor [omissis]* e o Acórdão de 23 de outubro de 2012, C-581/10 *Nelson/Lufthansa [omissis]*). Quando, como no caso em apreço, o destino final não é alcançado por um voo direto, mas sim por voos sucessivos (art. 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 262/2004, a obrigação da transportadora aérea operadora de pagar uma indemnização devido a um atraso considerável não tem como condição que se verifique um atraso do voo de partida na ordem de grandeza prevista no artigo 6.º do Regulamento n.º 262/2004, sendo, pelo contrário, de ter unicamente em conta se o destino do último voo foi alcançado com um atraso em relação à hora programada de chegada de três horas ou mais (ver Acórdão de 26 de fevereiro de 2013 – Processo C-11/11 *Air France/Folkerts [omissis]*).

Os demandantes tinham previsto chegar ao seu destino final em Düsseldorf no voo de ligação BA 936, às 09h45, hora local, de 15 de [setembro] de 2019. O voo

inicial BA 106 apenas sofreu um atraso de dois minutos e, mesmo assim, os demandantes perderam o seu voo de ligação BA 936. [Omissis] Para o direito a indemnização por atraso considerável, o Tribunal de Justiça apenas tem em conta um atraso de, pelo menos, três horas no destino final, condição essa que se verifica sem dúvida no caso em apreço. No entanto, a decisão no processo Folkerts baseou-se no facto de o voo inicial ter sofrido um atraso de duas horas e meia e, conseqüentemente, os passageiros terem indiscutivelmente perdido o seu voo de ligação devido a este atraso do voo inicial (v. Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, C-11/11, Air France/Folkerts [omissis]). No caso em apreço, porém, o voo inicial registou apenas um atraso mínimo de dois minutos, que obviamente não foi (só por si) a causa da perda do voo de ligação.

Os demandantes alegam que o tempo de transbordo não foi suficiente para chegar ao voo de ligação. Alegam ainda que não se demoraram, tendo-se dirigido rapidamente para a porta de embarque. Sabendo que o tempo de transbordo era reduzido, o pessoal da demandada tentou conduzir os demandantes, por um caminho mais rápido, diretamente do avião para a porta embarque do voo de ligação. No entanto, tal tentativa não teve êxito. Devido a um novo controlo de segurança, os demandantes não chegaram a tempo ao voo de ligação. A demandada contesta que os demandantes tenham perdido o voo de ligação por sua culpa. O tempo mínimo de ligação (MCT) de 60 minutos foi respeitado. A demandada alegou ainda que dois outros passageiros, que também tinham reserva para a ligação a Düsseldorf, mas que estavam sentados dez filas (fila 38) atrás dos demandantes (fila 28) no avião proveniente do Dubai, conseguiram chegar ao voo de ligação a tempo. Os demandantes não se apressaram, portanto, o suficiente.

b)

Coloca-se, por conseguinte, a questão de saber se os passageiros também têm direito a uma indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, num caso em que o voo inicial de uma ligação aérea composta por vários voos sucessivos for operado de forma pontual, mas os passageiros, mesmo assim, perderem o voo de ligação, alegando que, nesse caso em concreto, o tempo de ligação não foi suficiente para chegar atempadamente ao voo de ligação e que, conseqüentemente, sofreram um atraso à chegada de, pelo menos, três horas.

O Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal alemão, a seguir «BGH») reconheceu que um passageiro dependente de uma cadeira de rodas que perdeu o seu voo de ligação por não lhe ter sido concedido transbordo prioritário, em violação do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, tinha direito a uma indemnização por atraso considerável no seu destino final (v. Acórdão do BGH de 20 de junho de 2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, p. 2487). A este respeito, o BGH declarou que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, um direito a indemnização por atraso considerável pressupõe unicamente um atraso de três horas na chegada ao destino final. É certo que um direito a indemnização por atraso considerável pressupõe que a transportadora aérea operadora tenha provocado o atraso, agindo em violação das suas obrigações. No entanto, um

pedido de indemnização não é apenas possível nos casos em que um voo de ligação foi perdido devido a um atraso do voo inicial (como no caso Folkerts), mas também noutros casos em que a causa do atraso do voo é imputável à companhia aérea (BGH, acórdão previamente citado, n.ºs 20 e 21, e seguintes).

De acordo com a opinião dominante na jurisprudência e doutrina alemãs, é suficiente que o passageiro sofra efetivamente um atraso à chegada de pelo menos três horas. O passageiro não é obrigado a explicar os motivos do atraso. A questão de saber se o atraso é imputável à companhia aérea deve apenas ser examinada no contexto da exoneração de responsabilidade, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. A transportadora aérea operadora deve demonstrar e provar que não é responsável pelo atraso ocorrido, ou seja, que este não lhe é imputável. A perda de um voo de ligação devido à (alegada) culpa do próprio passageiro também constitui uma circunstância extraordinária na aceção do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que se trata igualmente de um acontecimento fora das operações normais de voo que não pode ser influenciado pela transportadora aérea. Por conseguinte, se se verificar um atraso no destino final de uma viagem aérea composta por um voo inicial e um voo de ligação porque o passageiro, apesar de o tempo de transbordo ser suficiente, não chega a tempo ao voo de ligação, por exemplo porque se demorou, ou se perdeu apesar de ter recebido informações suficientes, ou não respeitou os horários de embarque, apesar de ter recebido indicações suficientes, existe também uma circunstância extraordinária que exonera a transportadora aérea (v. Acórdãos do Tribunal de Primeira Instância de Hannover de 9 de outubro de 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, n.º 17 e seguintes e de 14 de março de 2017 - 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, pp. 951, 952 e 953, n.º 7 e seguintes e o Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de Köln de 24 de outubro de 2016 - 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [omissis]).

De acordo com ambas as fundamentações, também existe um direito a indemnização por atraso considerável quando, ao contrário do que foi decidido no processo Folkerts, C-11/11, o primeiro voo for operado atempadamente, mas o passageiro perder o voo de ligação por outras razões imputáveis à transportadora aérea e chegar ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais.

O ponto de vista aqui adotado poderia também ser apoiado pelo facto de, tal como decidido pelo Tribunal de Justiça no processo Eglītis e outros contra Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-295/10, a transportadora aérea operadora ser obrigada a prever uma reserva de tempo suficiente ao planear o voo (v. Acórdão de 12 de maio de 2011 – C-294/10 Eglītis e o. / Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [omissis]). Poder-se-ia argumentar que a transportadora aérea operadora deve igualmente garantir que a reserva de tempo entre um voo inicial e um voo de ligação reservados como uma unidade deve ser calculada de acordo com as circunstâncias específicas do aeroporto de escala, de modo a que os passageiros possam chegar confortavelmente ao voo de ligação, tendo em conta os tempos habituais de desembarque do avião, de deslocação entre as portas de chegada e de partida e de controlo de segurança e de documentos de identificação.

[2.]

Mas também se coloca a questão de saber a quem incumbe, no contexto do pedido de indemnização, o ónus de alegação e de prova da perda do voo de ligação devido a uma falha imputável à companhia aérea e qual o significado atribuído ao MCT entre o voo inicial e o voo de ligação neste contexto.

O MCT é um período mínimo de tempo indicado pelos aeroportos que supostamente será necessário para permitir um transbordo com sucesso em ligações entre pelo menos dois voos sucessivos. No entanto, estes horários são fixados e definidos pelo próprio operador aeroportuário. Por razões de concorrência, os horários programados pelo operador do aeroporto são geralmente muito curtos. De facto, nos sistemas informáticos de reserva, só são combinados e propostos voos em que o MCT é respeitado. Além disso, nos sistemas informáticos de reserva, as ligações aéreas são ordenadas de acordo com a duração total e, por conseguinte, quando um passageiro seleciona uma ligação aérea, são apresentadas, em primeiro lugar, as ligações mais rápidas. De facto, o tempo disponível para efetuar o transbordo é, geralmente, bastante inferior. O MCT refere-se ao tempo decorrido entre o *On Block* (chegada à posição de estacionamento) e o *Off Block* (remoção dos calços), enquanto para o tempo efetivo de transbordo importa considerar o tempo decorrido entre o desembarque do voo inicial (abertura das portas) e o fim do embarque. Regra geral, o passageiro não pode controlar em que momento sairá do avião durante o desembarque, nem se o voo termina numa posição de estacionamento com subsequente transferência de autocarro para o aeroporto ou diretamente junto a uma porta de embarque. Do mesmo modo, não está sob o controlo do passageiro o momento em que o embarque do voo de ligação termina e a porta de embarque é fechada. Em última análise, o tempo de transbordo efetivo deve ser calculado de um modo que permita a qualquer passageiro chegar ao seu voo de ligação dentro de condições razoavelmente exigíveis. Quer isto dizer que o tempo deve ser calculado de uma forma que permita também a famílias com crianças, pessoas com incapacidades físicas ou passageiros idosos, com as respetivas bagagens de mão, superar os percursos de ligação entre o portão de chegada e de embarque. Este cálculo deve ter em conta o tempo necessário para os passageiros se orientarem e passarem pelos controlos de documentos de identificação e de segurança. Quer isto dizer que o tempo realmente disponível para um transbordo não corresponde, regra geral, ao MCT, que deveria ser suficiente para um transbordo.

Pelas razões expostas, esta Secção considera que o cumprimento do MCT entre a chegada do voo inicial e a partida do voo de ligação não permite chegar à conclusão tipificada (elemento de prova *prima facie*) de que a perda do voo de ligação, vista também de uma forma tipificada, é da própria culpa do passageiro.

Por conseguinte, na opinião desta Secção, o passageiro deve unicamente declarar e provar que sofreu um atraso de chegada ao destino final igual ou superior a três horas. Por sua parte, a companhia aérea deve demonstrar e provar que o passageiro teve culpa de ter perdido o voo de ligação, já que, em circunstâncias

normais, lhe teria sido possível chegar ao dito voo, tendo em conta as distâncias a percorrer a pé, os tempos de transferência e os controlos de identidade e de segurança no aeroporto.

Tanto quanto se sabe, não foi até à data esclarecido à luz do direito da União em que condições um passageiro tem direito a uma indemnização, no caso de perder o seu voo de ligação e chegar ao seu destino final com um atraso considerável, apesar de o voo inicial aterrar a horas ou com um atraso muito ligeiro e de o MCT entre os dois voos ter sido respeitado. Por conseguinte, esta questão deve ser submetida ao Tribunal de Justiça para que se pronuncie com caráter prejudicial.

[3.]

Com base no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), e no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, o primeiro demandante pede uma indemnização pelas despesas de alojamento em hotel no valor de 265 euros, do transporte de ida e volta do aeroporto para o hotel no valor de 115,63 euros, pelas despesas de alimentação no valor de 9,50 euros e pela marcação de um voo de substituição no valor de 871,90 euros, sendo o valor final de 1.262,03 euros.

a)

No caso de a companhia aérea operadora violar as obrigações decorrentes dos artigos 8.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004 e o passageiro encontrar um voo de substituição de forma independente e cobrindo ele próprio os custos, este pode, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, ter direito a um reembolso contra a transportadora aérea operadora, baseando-se diretamente nas disposições referidas, relativamente às despesas em que tenha incorrido. Não é necessária a invocação prévia destas disposições pelo passageiro. No entanto, a este respeito, o passageiro só pode ser reembolsado dos montantes que, tendo em conta as circunstâncias do caso em concreto, se revelem necessários, adequados e razoáveis para compensar a perda do transporte de substituição ou da assistência ao passageiro pela transportadora aérea, o que compete ao tribunal nacional apreciar (v., Acórdão do Tribunal de Justiça 13 de outubro de 2011, C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez/Air France [omissis]*, Acórdão de 13 de janeiro de 2013, C-12/11, *McDonagh/Ryanair [omissis]*; Acórdão de 22 de janeiro de 2021, C-826/19 *WZ/Austrian Airlines, [omissis]* n.ºs 69 e seguintes).

b)

De acordo com o artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros de voos de mais de 3 500 km com um atraso à partida de, pelo menos, quatro horas, têm direito a refeições nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alínea a), do referido regulamento. De acordo com o artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), do Regulamento n.º 261/2004, o passageiro também tem direito a alojamento em hotel, incluindo o transporte nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alíneas b) e c), do referido regulamento, quando a hora de partida prevista for, no mínimo, no dia seguinte à hora previamente anunciada. Se o atraso efetivo

da partida for de pelo menos cinco horas, o passageiro pode reclamar o direito a uma refeição nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea iii), do Regulamento n.º 261/2004, podendo ainda pedir o reembolso do valor do voo, de acordo com o artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do mesmo regulamento. Uma vez que, neste caso, apenas estava prevista uma ligação para o dia seguinte, o primeiro demandante deve ter direito a uma indemnização pelos custos de refeições, transporte e hotel. Em contrapartida, no caso de um atraso do voo de partida, o artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004 não prevê o direito a um reencaminhamento para o seu destino final, na primeira oportunidade, na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento.

Na opinião desta Secção, esta situação é contrária ao princípio da igualdade de tratamento desde que se adotou a decisão Sturgeon. Na referida decisão, o Tribunal de Justiça concedeu aos passageiros afetados por um atraso considerável do voo de chegada uma indemnização através de uma aplicação *mutatis mutandis* dos artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. Na referida decisão, o Tribunal de Justiça indicou que a situação de um cancelamento e a de um atraso considerável do voo de chegada, igual ou superior a três horas, eram equiparáveis em todos os aspetos e sublinhou o princípio da igualdade de tratamento neste contexto (Acórdão de 19 de novembro de 2009, C-402/07 Sturgeon e o./Condor e o., [omissis] n.º 60). Segundo esta Secção, a fim de respeitar o princípio da igualdade de tratamento, os passageiros de voos que sofrem um atraso considerável devem ser equiparados em todos os aspetos não só no que respeita à indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, mas também no que respeita à prestação de assistência e apoio nos termos dos artigos 8.º e 9.º do referido regulamento. Com efeito, a situação dos passageiros cujo voo foi cancelado e daqueles que tenham motivos razoáveis para prever que o seu voo terá um atraso de 3 horas ou mais no destino final, é em todos os sentidos, equiparável, visto que ambos os grupos de passageiros sofrem inconvenientes equiparáveis.

Tal é igualmente apoiado pelo facto de o Tribunal de Justiça, na decisão proferida no Acórdão LE/Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19, no caso de um atraso considerável no destino final no âmbito das medidas razoáveis previstas no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, ter retirado, entre outros, da disposição do artigo 8, n.º 1 do referido regulamento, «a exigência de um reencaminhamento razoável, satisfatório e na primeira oportunidade dos passageiros afetados por um cancelamento ou um atraso considerável do voo» (v. Acórdão de 11 de junho de 2020, C-74/19, LE/Transportes Aéreos Portugueses SA, [omissis], n.º 58). Tal parece indicar que o Tribunal de Justiça também pretendeu conferir um direito a reencaminhamento aos passageiros que tenham motivos razoáveis para prever que o seu voo terá um atraso considerável, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

c)

Uma vez que os demandantes perderam o seu voo de ligação, a demandada não ofereceu nenhum voo alternativo e que o próximo voo disponível para reserva era apenas no dia seguinte, era sem dúvida razoavelmente previsível que os demandantes chegariam ao seu destino final com um atraso considerável de mais de três horas. Nesses casos de um previsível atraso considerável do voo, a transportadora aérea operadora deve ser obrigada a, além do previsto no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, oferecer aos demandantes, através de uma aplicação *mutatis mutandis* dos artigos 5.º, n.º 1, alínea a), e 8.º, n.º 1, alínea b), o reencaminhamento mais próximo e satisfatório e, em caso de violação dessa obrigação, ser obrigada ao reembolso dos custos de substituição incorridos.

Esta questão também não foi, tanto quanto se sabe, esclarecida (de forma conclusiva) à luz do direito da União, pelo que teve de ser submetida ao Tribunal de Justiça para decisão a título prejudicial.

[Omissis]