



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

22 de novembro de 2012 *

«Transportes aéreos — Indemnização e assistência aos passageiros — Recusa de embarque, cancelamento ou atraso considerável de voos — Prazo de recurso»

No processo C-139/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pela Audiencia Provincial de Barcelona (Espanha), por decisão de 14 de fevereiro de 2011, entrado no Tribunal de Justiça em 21 de março de 2011, no processo

Joan Cuadrench Moré

contra

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: R. Silva de Lapuerta, exercendo funções de presidente da Terceira Secção, K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz e D. Šváby (relator), juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de J. Cuadrench Moré, por J.-P. Mascaray Martí, advogado,
- em representação da Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, por C. de Yzaguirre y Morer, Procuradora, e J. M. Echegaray Fraile, advogado,
- em representação do Governo alemão, por T. Henze e J. Kemper, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por M. Szpunar, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson, na qualidade de agente,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

* Língua do processo: espanhol.

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação 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 (JO L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe J. Cuadrenche Moré à Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a seguir «KLM»), a propósito da recusa desta última em o indemnizar na sequência da anulação de um voo.

Quadro jurídico

Direito internacional

Convenção de Varsóvia

- 3 Nos termos do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, conforme alterada e completada pelo Protocolo de Haia de 28 de setembro de 1955, pela Convenção de Guadalajara de 18 de setembro de 1961, pelo Protocolo da Guatemala de 8 de março de 1971 e pelos quatro Protocolos adicionais de Montreal de 25 de setembro de 1975 (a seguir «Convenção de Varsóvia»), «[a] transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque [...]».
- 4 O artigo 19.º da Convenção de Varsóvia dispõe:

«A transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias.»
- 5 O artigo 29.º da Convenção de Varsóvia estipula:

«1. A ação de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou [d]o dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

2. A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.»

Convenção de Montreal

- 6 A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, foi assinada pela Comunidade Europeia, em 9 de dezembro de 1999, e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO L 194, p. 38, a seguir «Convenção de Montreal»). Esta Convenção entrou em vigor em 28 de junho de 2004, no que respeita à União Europeia. A partir desta data, e nomeadamente entre os Estados-Membros, a Convenção de Montreal prevalece sobre a Convenção de Varsóvia, em aplicação do artigo 55.º da primeira.

7 O artigo 19.º da Convenção de Montreal dispõe:

«A transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. [...]»

8 O artigo 35.º da Convenção de Montreal, intitulado «Prescrição», reproduz, na essência, o texto do artigo 29.º da Convenção de Varsóvia.

Direito da União

Regulamento (CE) n.º 2027/97

9 Com o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente (JO L 285, p. 1), o legislador da União pretendeu melhorar o nível de proteção dos passageiros vítimas de acidentes aéreos, mediante a introdução de disposições destinadas a substituir, no que se refere aos transportes aéreos entre Estados-Membros, determinadas disposições da Convenção de Varsóvia, enquanto se aguarda um reexame e uma revisão aprofundados desta Convenção.

10 O artigo 1.º do Regulamento n.º 2027/97 dispõe:

«O presente regulamento fixa as obrigações das transportadoras aéreas comunitárias em matéria de responsabilidade em relação aos passageiros em caso de acidente, por danos sofridos em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal, se o acidente causador desses danos tiver ocorrido a bordo de uma aeronave ou durante qualquer operação de embarque ou desembarque.

[...]»

Regulamento n.º 261/2004

11 O artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[...]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º [...]»

12 O artigo 6.º do referido regulamento prevê as obrigações em matéria de assistência aos passageiros que são impostas às transportadoras aéreas em caso de atraso do voo.

13 O artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento tem a seguinte redação:

«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

[...]»

- 14 Nenhuma disposição do Regulamento n.º 261/2004 precisa o prazo no qual devem ser intentadas as ações destinadas a obter o respeito dos direitos garantidos no referido regulamento.

Direito espanhol

- 15 A legislação nacional aplicável estabelece um prazo de recurso de dez anos para as ações cujo exercício não está sujeito a nenhum outro prazo.

Litígio no processo principal e questão prejudicial

- 16 J. Cuadrench Moré fez uma reserva na KLM, para um voo previsto para 20 de dezembro de 2005, com partida de Xangai (China) e chegada a Barcelona (Espanha). O voo KL 0896, que devia efetuar esse trajeto, foi anulado, o que obrigou J. Cuadrench Moré a viajar, no dia seguinte, noutra companhia, via Munique (Alemanha).
- 17 Em 27 de fevereiro de 2009, J. Cuadrench Moré intentou no Juzgado Mercantil nº 7 de Barcelona uma ação contra a KLM, em que reclamava, com base no Regulamento n.º 261/2004, uma indemnização de 2 990 euros, montante acrescido de juros e custas, a título de indemnização pelo prejuízo sofrido devido à anulação do voo em causa.
- 18 A este respeito, a KLM alegou que a ação tinha prescrito devido ao decurso do prazo de dois anos previsto no artigo 29.º da Convenção de Varsóvia, no qual devem ser intentadas as ações de indemnização contra transportadoras aéreas.
- 19 Por sentença de 26 de maio de 2009, o Juzgado Mercantil nº 7 de Barcelona condenou a KLM no pagamento de uma soma de 600 euros, acrescida de juros legais, com base no Regulamento n.º 261/2004. Na sua sentença, este órgão jurisdicional julgou improcedente o fundamento de defesa alegado pela KLM, considerando que nem o prazo de prescrição previsto no artigo 29.º da Convenção de Varsóvia nem o previsto no artigo 35.º da Convenção de Montreal eram aplicáveis ao caso em apreço, dado que o que estava em causa era o Regulamento n.º 261/2004. Tendo em conta a falta de disposição expressa nesse regulamento, que fixe o prazo no qual devem ser intentadas as ações nele referidas, o dito órgão jurisdicional considerou que era aplicável a legislação espanhola.
- 20 Tendo sido interposto recurso para a Audiencia Provincial de Barcelona, este órgão jurisdicional considera que, na falta de disposição expressa do Regulamento n.º 261/2004 sobre a matéria, os acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Colet., p. I-403), e de 22 de dezembro de 2008, Wallentin Hermann (C-549/07, Colet., p. I-11061), em conjugação com o acórdão de 22 de outubro de 2009, Bogiatzi (C-301/08, Colet., p. I-10185), não permitem identificar, com um grau de certeza suficiente, o prazo de recurso aplicável.
- 21 Neste contexto, a Audiencia Provincial de Barcelona decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que, em matéria de prescrição, é aplicável o prazo de dois anos previsto no artigo 35.º da Convenção de Montreal, ou deve considerar-se aplicável outra norma [do direito da União] ou a legislação nacional?»

Quanto à questão prejudicial

- 22 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o prazo no qual devem ser intentadas as ações que tenham por objeto obter o pagamento da indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º deste regulamento é determinado pelo artigo 35.º da Convenção de Montreal ou em conformidade com outras disposições, em particular com as regras de cada Estado-Membro em matéria de prescrição de ações.
- 23 A título preliminar, importa recordar que, em caso de anulação de um voo e sob reserva de que essa anulação seja devida a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ser evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, os artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 reconhecem aos passageiros o direito a uma indemnização que varia de acordo com a distância e o destino do voo em causa, direito que os passageiros podem invocar, se necessário, nos tribunais nacionais.
- 24 Para este efeito, é pacífico que o Regulamento n.º 261/2004 não contém nenhuma disposição relativa ao prazo de prescrição das ações intentadas nos tribunais nacionais tendo como objeto a obtenção do pagamento da indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º deste regulamento.
- 25 Ora, é jurisprudência constante que, na falta de regulamentação da União na matéria, compete à ordem jurídica interna de cada Estado-Membro definir as regras processuais das ações judiciais destinadas a garantir a salvaguarda dos direitos conferidos aos cidadãos pelo direito da União, desde que estas regras respeitem os princípios da equivalência e da efetividade (v., neste sentido, acórdão de 25 de novembro de 2010, *Fuß*, C-429/09, *Colet.*, p. I-12167, n.º 72).
- 26 De onde resulta que o prazo no qual devem ser intentadas as ações que tenham por objeto obter o pagamento da indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 é determinado pelo direito nacional de cada Estado-Membro, desde que essas regras respeitem os princípios da equivalência e da efetividade.
- 27 Esta conclusão não pode ser posta em causa, ao contrário do que alega a KLM, pelo facto de o artigo 29.º da Convenção de Varsóvia e o artigo 35.º da Convenção de Montreal preverem que a ação de indemnização a título dos direitos reconhecidos por essas convenções deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou do dia em que a aeronave deveria ter chegado, ou da interrupção do transporte.
- 28 Com efeito, a indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 situa-se fora do âmbito de aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal (v., neste sentido, acórdão de 23 de outubro de 2012, *Nelson e o.*, C-581/10 e C-629/10, n.º 55).
- 29 Assim, não se pode considerar que a prescrição de dois anos fixada pelo artigo 29.º da Convenção de Varsóvia e pelo artigo 35.º da Convenção de Montreal se aplica às ações intentadas, em particular, a título dos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 30 Esta conclusão também não pode ser contrariada pelo acórdão *Bogiatzi*, já referido, nos termos do qual o Tribunal de Justiça decidiu que o Regulamento n.º 2027/97 deve ser interpretado no sentido de que não se opõe à aplicação do artigo 29.º da Convenção de Varsóvia a uma situação em que o passageiro invoca a responsabilidade da transportadora aérea pelos prejuízos que sofreu num voo entre os Estados-Membros.

- 31 A este propósito, deve salientar-se que, como resulta do artigo 1.º do Regulamento n.º 2027/97, na versão em vigor à época dos factos que deram lugar ao acórdão Bogiatzi, já referido, o mencionado regulamento diz respeito à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, que é igualmente visada no artigo 17.º da Convenção de Varsóvia.
- 32 O Regulamento n.º 2027/97 tinha unicamente como objeto, no que respeita ao transporte aéreo entre Estados-Membros, substituir por disposições mais protetoras dos passageiros vítimas de acidentes aéreos as disposições previstas na Convenção de Varsóvia, sem, no entanto, afastar a aplicação das restantes disposições, entre as quais figuravam, em particular, as modalidades da ação de indemnização prevista no artigo 29.º desta Convenção (v., neste sentido, acórdão Bogiatzi, já referido, n.ºs 41 a 44). Em contrapartida, o Regulamento n.º 261/2004 instaura um regime de reparação uniforme e imediata dos prejuízos constituídos pelos inconvenientes devidos aos atrasos e anulações dos voos, o qual se inscreve a montante da Convenção de Montreal e, portanto, é autónomo em relação ao regime resultante da mesma (v., neste sentido, acórdão Nelson e o., já referido, n.ºs 46, 55 e 57 e a jurisprudência referida).
- 33 Tendo em conta o que precede, há que responder à questão submetida que o Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o prazo no qual devem ser intentadas as ações que tenham por objeto obter o pagamento da indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º desse regulamento é determinado em conformidade com as regras de cada Estado-Membro em matéria de prescrição da ação.

Quanto às despesas

- 34 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

O 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, deve ser interpretado no sentido de que o prazo no qual devem ser intentadas as ações que tenham por objeto obter o pagamento da indemnização prevista nos artigos 5.º e 7.º desse regulamento é determinado em conformidade com as regras de cada Estado-Membro em matéria de prescrição da ação.

Assinaturas