



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

31 de maio de 2018*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 3.º, n.º 1 — Âmbito de aplicação — Conceito de “voos sucessivos” — Voo com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, que inclui um voo com correspondência num aeroporto localizado no território de um Estado terceiro e que tem por destino final outro aeroporto desse Estado terceiro»

No processo C-537/17,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Berlin (Tribunal Regional de Berlim, Alemanha), por decisão de 5 de setembro de 2017, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de setembro de 2017, no processo

Claudia Wegener

contra

Royal Air Maroc SA,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: J. Malenovský (relator), presidente de secção, D. Šváby e M. Vilaras, juízes,

advogado-geral: H. Saugmandsgaard Øe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de C. Wegener, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- em representação da Royal Air Maroc SA, por D. Ahrens, Rechtsanwalt,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson e K.-P. Wojcik, na qualidade de agentes,

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

* Língua do processo: alemão.

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), 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 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Claudia Wegener à Royal Air Maroc SA a propósito de um pedido de indemnização com fundamento no atraso considerável de um voo.

Quadro jurídico

- 3 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições», contém, nomeadamente, a seguinte definição:

«h) “Destino final”, o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; [...]»
- 4 O artigo 3.º deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, no seu n.º 1:

«O presente regulamento aplica-se:

a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;

b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

- 5 C. Wegener celebrou com a Royal Air Maroc um contrato de transporte aéreo que consistiu numa reserva única que lhe permitia viajar de Berlim (Alemanha) para Agadir (Marrocos) e previa uma escala em Casablanca (Marrocos), com troca de aparelho.
- 6 Depois de ter obtido a confirmação da sua reserva e de se ter registado no aeroporto de Berlim para a totalidade do seu trajeto, C. Wegener embarcou no aparelho da Royal Air Maroc com destino a Casablanca, que descolou com atraso. À chegada a Casablanca, compareceu ao embarque no aparelho com destino a Agadir, mas a Royal Air Maroc recusou-lhe o embarque, informando-a de que o seu lugar tinha sido reatribuído a outro passageiro. C. Wegener acabou por embarcar noutro aparelho da Royal Air Maroc e chegou a Agadir com um atraso de quatro horas em relação ao horário inicialmente previsto.
- 7 Seguidamente, C. Wegener exigiu uma indemnização por este atraso. Contudo, a Royal Air Maroc recusou o seu pedido, alegando que C. Wegener não podia invocar um direito a indemnização com fundamento no Regulamento n.º 261/2004.

- 8 Nestas circunstâncias, o Landgericht Berlin (Tribunal Regional de Berlim, Alemanha) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Constitui um [único] voo, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do [Regulamento n.º 261/2004], a operação de transporte de uma transportadora aérea que compreende interrupções planeadas (escalas) fora do território da [União] Europeia com uma troca de aparelho?»

Quanto à questão prejudicial

- 9 À luz da questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio, há que salientar, antes de mais, que, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, este regulamento se aplica aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.
- 10 Em seguida, resulta da decisão de reenvio que o transporte de passageiros em causa no processo principal foi realizado, conforme referido no n.º 5 do presente acórdão, em virtude de uma reserva única.
- 11 Tendo em conta este elemento, importa considerar que, com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que este regulamento se aplica a um transporte de passageiros realizado em virtude de uma reserva única e que inclui, entre a sua partida de um aeroporto localizado num Estado-Membro e a sua chegada a um aeroporto localizado num Estado terceiro, uma escala planeada fora da União, com troca de aparelho.
- 12 No caso vertente, resulta da decisão de reenvio, em primeiro lugar, que o transporte referido no n.º 5 do presente acórdão é composto por dois voos que ligaram, respetivamente, Berlim a Casablanca e Casablanca a Agadir.
- 13 Em seguida, o primeiro destes voos teve como ponto de partida um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, ao passo que o segundo teve como ponto de partida e de chegada aeroportos localizados no território de um Estado terceiro.
- 14 Por último, foi à chegada do segundo dos referidos voos que se concluiu haver um atraso de quatro horas, que afetou a recorrente no processo principal.
- 15 Nestas circunstâncias, importa observar que se um voo como este segundo voo, que foi integralmente realizado fora da União, fosse considerado uma operação de transporte separada, não seria abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004. Em contrapartida, na hipótese de um transporte como o que está em causa no processo principal ser considerado um todo, com ponto de partida num Estado-Membro, aplicar-se-ia esse regulamento.
- 16 A este respeito, o Tribunal de Justiça já concluiu que a perda de tempo irreversível constituída por um prejuízo que desencadeia o direito a indemnização previsto pelo Regulamento n.º 261/2004 se materializa à chegada do passageiro em causa ao seu destino final (Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 32 e 33).
- 17 Ora, o conceito de «destino final» está definido no artigo 2.º, alínea h), deste regulamento como o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo apanhado pelo passageiro em causa (Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 34 e 35).

- 18 Decorre da expressão «último voo» que o conceito de «voos sucessivos» deve ser entendido como remetendo para dois ou mais voos que constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento n.º 261/2004, à semelhança do voo sucessivo em causa no processo que deu origem ao Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 17 e 18).
- 19 É o que acontece quando dois ou mais voos foram objeto de uma reserva única, como era o caso no processo que deu origem ao Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 16).
- 20 Assim, uma operação de transporte como a que está em causa no processo principal deve ser considerada um voo sucessivo, à semelhança da operação de transporte em causa no processo que deu origem ao Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 35 e 38).
- 21 É um facto que o órgão jurisdicional de reenvio assinala, conforme resulta da redação da sua questão, que o segundo dos dois voos em causa no processo principal foi realizado num aparelho diferente do do primeiro voo.
- 22 Contudo, nenhuma disposição do Regulamento n.º 261/2004 faz depender a qualificação de voo sucessivo da circunstância de todos os voos que o compõem serem realizados no mesmo aparelho.
- 23 Por conseguinte, a troca de aparelho que pode ocorrer num voo sucessivo não influi nessa qualificação.
- 24 Assim, um transporte como o que está em causa no processo principal deve ser considerado, visto no seu todo, um voo sucessivo. Por conseguinte, deve ser abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004.
- 25 Tendo em conta as considerações precedentes, cumpre responder à questão submetida que o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que este regulamento se aplica a um transporte de passageiros realizado em virtude de uma reserva única e que inclui, entre a sua partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e a sua chegada a um aeroporto localizado no território de um Estado terceiro, uma escala planeada fora da União, com troca de aparelho.

Quanto às despesas

- 26 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 (Oitava Secção) declara:

O artigo 3.º, n.º 1, alínea a), 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, deve ser interpretado no sentido de que este regulamento se aplica a um transporte de passageiros realizado em virtude de uma reserva única e que inclui, entre a sua partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e a sua chegada a um aeroporto localizado no território de um Estado terceiro, uma escala planeada fora da União Europeia, com troca de aparelho.

Assinaturas