



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

11 de julho de 2019*

«Reenvio prejudicial — Transporte — 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 — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c) — Artigo 7.º, n.º 1 — Direito a indemnização — Voos sucessivos — Voo composto de dois voos operados por transportadoras aéreas diferentes — Atraso considerável sofrido no segundo voo com pontos de partida e de chegada fora da União Europeia e operado por uma transportadora estabelecida num país terceiro»

No processo C-502/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Městský soud v Praze (Tribunal de Praga, República Checa), por Decisão de 17 de maio de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 30 de julho de 2018, no processo

CS e o.

contra

České aerolinie a.s.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: K. Jürimäe, presidente de secção, D. Šváby (relator) e S. Rodin, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de CS e o., por R. Jehne, advokát,
- em representação da České aerolinie a.s., por J. Horník, advokát,
- em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- em representação da Comissão Europeia, por P. Němečková e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: checo.

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

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º 5, 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 CS e o. (a seguir os «passageiros em causa») à České aerolinie a.s., uma transportadora aérea, a propósito da sua recusa de indemnizar esses passageiros cujo voo sucessivo sofreu um atraso considerável à chegada.

Quadro jurídico

- 3 O artigo 2.º, alíneas b) e c), do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

- b) “Transportadora aérea operadora”, uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;
- c) “Transportadora comunitária”, uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas [(JO 1992, L 240, p. 1)];»

- 4 O artigo 3.º deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, nos seus n.ºs 1 e 5:

«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;

[...]

5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

- 5 O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do referido regulamento 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, salvo se:
- i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
 - ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
 - iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»

6 O artigo 7.º, n.º 1, deste mesmo regulamento tem a seguinte redação:

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

[...]

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

[...]»

7 O artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004 enuncia:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea operante de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

- 8 Cada um dos passageiros em causa, num total de onze, efetuou junto da České aerolinie uma reserva para um voo entre Praga (República Checa) e Banguecoque (Tailândia) com escala em Abu Dhabi (Emirados Árabes Unidos).
- 9 O primeiro voo desse voo sucessivo, operado pela České aerolinie e que ligou Praga a Abu Dhabi, foi efetuado em conformidade com o plano de voo e chegou à hora prevista ao seu destino. Ao invés, o segundo voo, operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, pela Etihad Airways, que não é uma «transportadora aérea comunitária» na aceção do artigo 2.º, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, e que ligou Abu Dhabi a Banguecoque, sofreu um atraso à chegada de 488 minutos.
- 10 Perante a recusa da České aerolinie de lhes pagar a indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros em causa recorreram ao juiz checo de primeira instância competente para apreciar uma ação contra essa transportadora. Esse órgão jurisdicional deu

provimento ao seu pedido de indemnização ao considerar, nomeadamente, que, ainda que não tivesse efetuado o voo que registou o atraso considerável, a České aerolinie podia ser obrigada a pagar a referida indemnização em aplicação do artigo 3.º, n.º 5, último período, do Regulamento n.º 261/2004.

- 11 Esta decisão foi confirmada em sede de recurso pelo órgão jurisdicional de reenvio, o Městský soud v Praze (Tribunal de Praga, República Checa). Na sua Decisão de 26 de abril de 2016, considerou, nomeadamente, que não era necessário apresentar ao Tribunal de Justiça um pedido de decisão prejudicial ao abrigo do artigo 267.º TFUE, uma vez que a interpretação do artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004 podia ser claramente deduzida da redação deste regulamento e do Acórdão de 28 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio considerou que decorre desta disposição que a České aerolinie era diretamente responsável perante os passageiros em causa pelo dano que tinham sofrido devido ao atraso da parte do voo sucessivo assegurada pela Etihad Airways, uma vez que a característica essencial do conceito jurídico de «agência» é que o principal é diretamente responsável pelos atos do agente. Além disso, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, esta interpretação do referido regulamento era também totalmente adequada à situação factual que lhe tinha sido apresentada, e equitativa, na medida em que a responsabilidade da transportadora contratual deriva do contrato e a transportadora não pode ser ilibada com o fundamento de que a parte do voo que se atrasou foi assegurada por outra entidade, sendo essa situação idêntica a qualquer outra forma de subcontratação.
- 12 Essa decisão foi, contudo, anulada pelo Ústavní soud (Tribunal Constitucional, República Checa), por uma Decisão de 31 de outubro de 2017. Na sua decisão, o Ústavní soud (Tribunal Constitucional) ordenou ao órgão jurisdicional de reenvio que examinasse os argumentos da České aerolinie através dos quais esta invocava uma decisão do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal, Alemanha) em que este órgão jurisdicional entendeu, num contexto semelhante, que a transportadora contratual não podia ser considerada responsável, a não ser que fosse a transportadora aérea operadora.
- 13 Tendo o Ústavní soud (Tribunal Constitucional) devolvido o processo para decisão, o órgão jurisdicional de reenvio constata que a ação de indemnização dos passageiros em causa só pode proceder se a transportadora contratual, no caso em apreço a České aerolinie, puder ser considerada responsável pelo atraso considerável à chegada do voo operado fora da União Europeia por uma transportadora aérea estabelecida também fora da União, a saber, a Etihad Airways. Aponta nesse sentido a exigência de um elevado nível de proteção dos passageiros, muito em especial quando está em causa, como no caso vertente, um voo sucessivo em que um dos voos é efetuado fora da União por uma transportadora aérea não comunitária, implicando que o Regulamento n.º 261/2004 não se aplica. Em contrapartida, opõe-se o facto de este regulamento prever que o devedor da indemnização prevista no seu artigo 7.º, n.º 1, alínea c), é a transportadora aérea operadora, o que confirma a jurisprudência do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal).
- 14 Nestas condições, o Městský soud v Praze (Tribunal de Praga) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Está uma transportadora comunitária obrigada a indemnizar os passageiros, em aplicação do artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do [Regulamento n.º 261/2004], quando a transportadora comunitária, enquanto [transportadora] com contrato, operou a primeira parte de um voo com escala num aeroporto de um país não pertencente à União, a partir do qual, ao abrigo de um acordo de partilha de códigos, uma transportadora que não é uma transportadora comunitária operou a segunda parte do voo e houve um atraso superior a três horas na chegada ao aeroporto do destino final, que ocorreu exclusivamente na segunda parte do voo?»

Quanto à questão prejudicial

- 15 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 5, do mesmo regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo, composto de dois voos e que deu origem a uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e com destino a um aeroporto localizado num país terceiro com escala no aeroporto de outro país terceiro, um passageiro vítima de um atraso no seu destino final de três horas ou mais que teve origem no segundo voo, assegurado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode apresentar a sua ação de indemnização nos termos desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que efetuou o primeiro voo.
- 16 A título preliminar, há que recordar, por um lado, que um voo com uma ou várias escalas que foi objeto de uma reserva única constitui um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.ºs 18 e 19 e jurisprudência referida), o que implica que a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 seja apreciada com base no local de partida inicial e do destino final do mesmo (v., neste sentido, Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 25).
- 17 Ao abrigo do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, este regulamento aplica-se, nomeadamente, aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica.
- 18 Um voo sucessivo como o que está em causa no processo principal, entre Praga e Banguécoque com escala em Abu Dhabi, que foi efetuado com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, é, portanto, abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004.
- 19 Por outro lado, o Tribunal de Justiça declarou que os passageiros de voos que sofreram atrasos devem ser considerados titulares do direito a indemnização previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, quando, à chegada ao seu destino final, o tempo que perderam por causa desses voos seja igual ou superior a três horas (v., neste sentido, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 38).
- 20 No que diz respeito ao devedor da indemnização devida no caso de atraso considerável à chegada de um voo sucessivo, como o que está em causa no processo principal, resulta da letra do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 que só se pode tratar da «transportadora aérea operadora», na aceção do artigo 2.º, alínea b), deste regulamento.
- 21 Por conseguinte, há que determinar se, numa situação como a do processo principal, uma transportadora aérea como a České aerolinie reveste essa qualificação.
- 22 Ao abrigo do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, uma «transportadora aérea operadora» é uma «transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro».
- 23 Assim, esta definição prevê dois requisitos cumulativos para que uma transportadora aérea possa ser qualificada de «transportadora aérea operadora», os quais se prendem, por um lado, com a realização do voo em causa e, por outro, com a existência de um contrato celebrado com um passageiro (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 18).

- 24 No caso em apreço e como resulta da decisão de reenvio, é pacífico que a České aerolinie realizou efetivamente um voo ao abrigo do contrato de transporte celebrado com os passageiros em causa.
- 25 Consequentemente, deve ser qualificada de «transportadora aérea operadora» e, por conseguinte, é devedora, sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, da indemnização prevista nos artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, deste regulamento.
- 26 Essa consideração não pode ser posta em causa pelo facto, invocado pela České aerolinie nas suas observações escritas, de o atraso que os passageiros em causa no processo principal sofreram ter tido origem, não no primeiro voo do voo sucessivo efetuado por essa transportadora, mas no segundo voo desse voo sucessivo, efetuado por outra transportadora aérea.
- 27 A este respeito, há que salientar, desde logo, que, como resulta da jurisprudência referida no n.º 16 do presente acórdão, os voos com uma ou várias escalas que deram origem a uma reserva única devem ser entendidos como uma unidade, o que implica que, no âmbito desses voos, uma transportadora aérea operadora que efetuou o primeiro voo não se pode escudar na má execução de um voo posterior operado por outra transportadora aérea.
- 28 Em seguida, o artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004 precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas por este regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.
- 29 Deste modo, numa situação como a do processo principal, em que, no âmbito de um voo sucessivo composto de dois voos que deram origem a uma reserva única, o segundo voo é realizado ao abrigo de um acordo de partilha de código por uma transportadora aérea operadora que não a transportadora aérea operadora que celebrou o contrato de transporte com os passageiros em causa e que efetuou o primeiro voo, esta última transportadora continua contratualmente vinculada aos passageiros, mesmo no contexto da execução do segundo voo.
- 30 Além disso, o objetivo de assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros, enunciado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, é igualmente suscetível de corroborar a conclusão de que, em caso de voo sucessivo que deu origem a uma reserva única e que foi realizado ao abrigo de um acordo de partilha de código, a transportadora aérea operadora que efetuou o primeiro voo é devedora da indemnização mesmo em caso de atraso sofrido no segundo voo operado por outra transportadora aérea. Com efeito, essa solução permite garantir que os passageiros transportados serão indemnizados pela transportadora aérea operadora que com eles celebrou o contrato de transporte, sem ter em conta os acordos efetuados por essa transportadora relativos à realização do segundo voo do voo sucessivo.
- 31 Por último, há que recordar que, por força do artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, as obrigações que incumbem à transportadora aérea operadora por força deste regulamento não prejudicam o direito de a referida transportadora exigir uma indemnização, nos termos do direito nacional aplicável, a qualquer pessoa, incluindo terceiros, que tenha causado o incumprimento das suas obrigações por parte dessa transportadora (Acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 29 e jurisprudência referida).
- 32 Por conseguinte, e, em especial, tratando-se de um voo sucessivo que deu origem a uma reserva única e que foi realizado ao abrigo de um acordo de partilha de código, caberá, sendo caso disso, à transportadora aérea operadora que tem de proceder ao pagamento da indemnização prevista pelo Regulamento n.º 261/2004, devido ao atraso considerável que afetou um voo que não foi efetuado pela mesma, reclamar à transportadora aérea operadora a quem incumbe a responsabilidade desse atraso a compensação desse encargo financeiro.

- 33 Atendendo ao exposto, há que responder à questão submetida que os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 5, do mesmo regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo, composto de dois voos e que deu origem a uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e com destino a um aeroporto localizado num país terceiro com escala no aeroporto de outro país terceiro, um passageiro vítima de um atraso no seu destino final de três horas ou mais que teve origem no segundo voo, assegurado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode apresentar a sua ação de indemnização nos termos desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que efetuou o primeiro voo.

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 (Nona Secção) declara:

Os artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, 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, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 5, do mesmo regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo, composto de dois voos e que deu origem a uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e com destino a um aeroporto localizado num país terceiro com escala no aeroporto de outro país terceiro, um passageiro vítima de um atraso no seu destino final de três horas ou mais que teve origem no segundo voo, assegurado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode apresentar a sua ação de indemnização nos termos desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que efetuou o primeiro voo.

Assinaturas