Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

4 de setembro de 2014*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigos 2.°, 5.° e 7.° — Direito a indemnização em caso de atraso considerável dos voos — Duração do atraso — Conceito de 'hora de chegada'»

No processo C-452/13,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Salzburg (Áustria), por decisão de 31 de julho de 2013, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de agosto de 2013, no processo

Germanwings GmbH

contra

Ronny Henning,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: M. Safjan, presidente de secção, J. Malenovský (relator) e A. Prechal, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: K. Malacek, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 7 de maio de 2014,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de R. Henning, por A. Skribe, Rechtsanwalt,

— em representação do Governo alemão, por T. Henze e J. Kemper, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão Europeia, por W. Mölls e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

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

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do conceito de «hora de chegada» na aceção dos artigos 2.°, 5.° e 7.° 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 a Germanwings GmbH (a seguir «Germanwings»), uma transportadora aérea, a R. Henning, a respeito da recusa desta transportadora em indemnizá-lo pelo alegado atraso com que o seu voo chegou ao aeroporto de Colónia/Bona (Alemanha).

Quadro jurídico

3 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, intitulado «Definições», tem a seguinte redação:

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

[...]

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; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;»

4 O artigo 5.º do referido regulamento, intitulado «Cancelamento», prevê:

«1. 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:

[...]

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.

[...]

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

[...]»

5 O artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, intitulado «Atrasos», enuncia:

«1. Quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar:

a) Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b) Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c) Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:

i) a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e

ii) quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e

iii) quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º

2. De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância».

6 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, intitulado «Direito a indemnização», dispõe:

«1. 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;

[...]

2. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros, [...]

[…]

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50%.

[...]

4. As distâncias referidas nos n.os 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

7 R. Henning comprou um bilhete de avião à Germanwings para se deslocar de Salzburgo (Áustria) a Colónia/Bona. Esse bilhete previa a partida do aeroporto de Salzburgo para 11 de maio de 2012, às 13 h 30 m e a chegada ao aeroporto de Colónia/Bona para o mesmo dia, às 14 h 40 m. Segundo o método da rota ortodrómica, a distância do voo entre esses dois aeroportos é inferior a 1 500 quilómetros.

8 Em 11 de maio de 2012, a aeronave de R. Henning partiu do aeroporto de Salzburgo com atraso. À chegada, as rodas do aparelho tocaram na pista de aterragem do aeroporto de Colónia/Bona às 17 h 38 m. Contudo, a aeronave apenas chegou à sua posição de estacionamento às 17 h 43 m, ou seja, 3 horas e 3 minutos após a hora de chegada programada. As portas da aeronave foram abertas pouco tempo depois.

9 R. Henning considera que chegou ao destino final com um atraso de mais de 3 horas em relação à hora programada de chegada. Por conseguinte, entende que tem direito a uma indemnização de 250 euros ao abrigo dos artigos 5.° a 7.° do Regulamento n.º 261/2004. A Germanwings sustenta que, uma vez que a hora efetiva de chegada é aquela em que as rodas do aparelho tocaram na pista do aeroporto de Colónia/Bona, o atraso em relação à hora programada de chegada é apenas de 2 horas e 58 minutos, pelo que não é devida nenhuma indemnização.

10 O órgão jurisdicional de primeira instância considerou que a hora efetiva de chegada a ter em consideração era a hora a que foi aberta a primeira porta da aeronave para permitir aos passageiros saírem da mesma. Em consequência, este órgão jurisdicional condenou a Germanwings ao pagamento de uma indemnização de 250 euros a R. Henning. Esta companhia recorreu desta sentença para o órgão jurisdicional de reenvio.

11 Nestas condições, o Landesgericht Salzburg decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Qual é a hora relevante para efeitos do conceito de 'hora […] de chegada', utilizado nos artigos 2.°, 5.° e 7.° do Regulamento [n.º 261/2004]:

a) A hora a que a aeronave aterra na pista ('touchdown')?

b) A hora a que a aeronave chega à posição de estacionamento e os travões de estacionamento são engatados, ou colocados os calços (hora do 'in-block')?

c) A hora da abertura da porta da aeronave?

d) A hora definida pelas partes no âmbito da sua autonomia contratual?»

Quanto à questão prejudicial

12 Com a sua questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se os artigos 2.°, 5.° e 7.° do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que o conceito de «hora de chegada», utilizado para determinar a extensão do atraso que os passageiros de um voo sofreram, designa a hora a que as rodas da aeronave tocam na pista de aterragem do aeroporto de destino, ou no sentido de que esse conceito designa a hora a que a aeronave chega à posição de estacionamento e os travões de estacionamento são engatados, ou colocados os calços, no sentido de que o referido conceito designa a hora da abertura da porta da aeronave, ou no sentido de que o mesmo conceito designa a hora definida pelas partes de comum acordo.

13 A título liminar, há que salientar que o referido regulamento prevê duas situações diferentes de atraso de um voo.

14 Por um lado, em certas hipóteses, como a do atraso de um voo descrita no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, este regulamento refere-se ao atraso de um voo em relação à sua hora programada de partida.

15 Por outro lado, noutras hipóteses, como as previstas pelos seus artigos 5.° e 7.°, este regulamento remete para o atraso de um voo verificado à chegada. Resulta desses artigos que, para determinar o tempo desse atraso, há que comparar a hora de chegada programada da aeronave com a hora a que esta chegou efetivamente ao seu destino.

16 Ora, o Regulamento n.º 261/2004 não define essa hora efetiva de chegada. Assim sendo, decorre das exigências tanto da aplicação uniforme do direito da União como do princípio da igualdade de tratamento que os termos de uma disposição do direito da União que não contenha nenhuma remissão expressa para o direito dos Estados-Membros para determinar o seu sentido e o seu alcance devem normalmente ser objeto, em toda a União Europeia, de uma interpretação autónoma (v., neste sentido, acórdão Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, n.º 11).

17 Decorre daí que este conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser interpretado de modo a ser aplicado uniformemente na União.

18 Nestas condições, uma das hipóteses previstas pelo órgão jurisdicional de reenvio, a saber, aquela segundo a qual o referido conceito é definido pelos interessados pela via contratual, deve, por falta de indicações nesse sentido no Regulamento n.º 261/2004, ser, desde logo, excluída.

19 De seguida, há que recordar que o Tribunal de Justiça já decidiu que, quando os passageiros são vítimas de um atraso considerável, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros dos voos assim atrasados dispõem, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, de um direito a indemnização com fundamento no artigo 7.º desse regulamento, dado que também sofrem uma perda de tempo irreversível (v., neste sentido, acórdão Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 32 e jurisprudência referida).

20 Com efeito, durante o voo, os passageiros permanecem num espaço fechado, sob as instruções e o controlo da transportadora aérea, onde, por razões técnicas e de segurança, as suas possibilidades de comunicação com o mundo exterior são consideravelmente limitadas. Nessas condições, os passageiros não podem conduzir continuadamente os seus assuntos pessoais, familiares, sociais ou profissionais. Só podem retomar as suas atividades habituais quando o voo terminar.

21 Ora, se tais contrariedades devem ser consideradas inevitáveis quando o voo não exceda a duração prevista, a situação é diferente em caso de atraso, uma vez que o tempo passado, nas condições descritas no número precedente, para além da duração prevista de voo, representa um «tempo perdido», tendo também em conta o facto de que os passageiros em causa não o podem utilizar para realizar os objetivos que os levaram a deslocar-se à hora pretendida ao destino da sua escolha.

22 Daqui decorre que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser entendido, no contexto do Regulamento n.º 261/2004, no sentido de que corresponde ao momento em que a situação descrita no n.º 20 do presente acórdão chega ao fim.

23 Ora, a este respeito, há que declarar que, em princípio, a situação dos passageiros de um voo não muda substancialmente quando as rodas da sua aeronave tocam na pista de aterragem do aeroporto de destino, nem quando essa aeronave chega à sua posição de estacionamento e os travões de estacionamento são engatados, nem quando são colocados os calços, uma vez que os passageiros continuam a estar sujeitos, no espaço fechado em que se encontram, a várias limitações.

24 Só no momento em que os passageiros são autorizados a sair do aparelho e é dada, para esse efeito, a ordem para abrir as portas da aeronave é que os passageiros podem, em princípio, retomar as suas atividades habituais sem ter que sofrer essas limitações.

25 Das considerações que precedem decorre que os artigos 2.°, 5.° e 7.° do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que o conceito de «hora de chegada», utilizado para determinar a extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo, corresponde ao momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros são autorizados a sair do aparelho.

26 Esta conclusão não é refutada pela circunstância de vários regulamentos europeus, assim como certos documentos da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), se referirem ao conceito de «hora efetiva de chegada» como sendo a hora a que uma aeronave chega à sua posição de estacionamento. Com efeito, esses regulamentos e documentos prosseguem objetivos relativos às regras de navegação aérea, nomeadamente à atribuição dos espaços horários, que são diferentes dos do Regulamento n.º 261/2004. Em consequência, as definições que dão não podem ser consideradas pertinentes para a interpretação dos termos correspondentes no contexto do Regulamento n.º 261/2004, que visa exclusivamente reconhecer direitos mínimos aos passageiros que sofrem diferentes contrariedades, devido à recusa de embarque contra a sua vontade, à anulação ou ao atraso do seu voo.

27 Tendo em conta o que precede, há que responder à questão do órgão jurisdicional de reenvio que os artigos 2.°, 5.° e 7.°, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que o conceito de «hora de chegada», utilizado para determinar a extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo, designa o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros são autorizados a sair do aparelho.

Quanto às despesas

28 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 2.°, 5.° e 7.°, 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, devem ser interpretados no sentido de que o conceito de «hora de chegada», utilizado para determinar a extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo, designa o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros são autorizados a sair do aparelho.

Assinaturas