Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

5 de outubro de 2016*

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Inexistência de dúvida razoável — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 2.º, alínea l) — Conceito de 'cancelamento' — Voo que fez uma escala não programada»

No processo C-32/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Amtsgericht Dresden (Tribunal de Primeira Instância de Dresden, Alemanha), por decisão de 10 de dezembro de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 19 de janeiro de 2016, no processo

Ute Wunderlich

contra

Bulgarian Air Charter Limited,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

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

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Bulgarian Air Charter Limited, por P. Kauffmann, Rechtsanwalt;

— em representação do Governo francês, por D. Colas e M.-L. Kitamura, na qualidade de agentes,

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

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir mediante despacho fundamentado, nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 2.º, alínea l), 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 Ute Wunderlich à Bulgarian Air Charter Limited, uma companhia de transportes aéreos, relativo à recusa desta companhia de a indemnizar por o seu voo ter feito uma escala imprevista antes de chegar ao seu destino final.

Quadro jurídico

3 Os considerandos 1, 2 e 4 do Regulamento n.º 261/2004 preveem:

«(1) A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

[…]

(4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos […], quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.»

4 O artigo 2.º, alínea l), deste regulamento define o termo «cancelamento» como «a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado».

5 O artigo 5.º, n.º 1, do referido regulamento prevê:

«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 regulamento prevê que, nomeadamente em caso de cancelamento do voo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros.

Litígio no processo principal e questão prejudicial

7 U. Wunderlich fez a reserva de um lugar na Bulgarian Air Charter para um voo a partir de Bourgas (Bulgária) com destino a Dresden (Alemanha) com partida prevista para o dia 13 de setembro de 2014 às 11 h 40 e aterragem prevista para as 13 h 00 do mesmo dia.

8 O aparelho que realizou o voo em questão descolou no dia e hora previstos. Todavia, fez uma escala imprevista em Praga (República Checa) para finalmente aterrar em Dresden às 15 h 20, ou seja, com um atraso de 2 horas e 20 minutos à chegada.

9 U. Wunderlich intentou uma ação no Amtsgericht Dresden (Tribunal de Círculo de Dresden, Alemanha) a fim de obter o pagamento de uma indemnização de 250 euros, prevista nos artigos 5.° e 7.° do Regulamento n.º 261/2004 para os casos de cancelamento de voos.

10 Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio entende que, para interpretar o conceito de «cancelamento» na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, é necessário, nos termos do acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o. (C-83/10, EU:C:2011:652), recorrer ao conceito de «itinerário» definido pelo Tribunal de Justiça como o percurso a efetuar pelo avião, do aeroporto de partida até ao aeroporto de chegada, segundo uma cronologia estabelecida, o que significa que o avião deve partir em conformidade com o itinerário previsto e chegar ao seu destino como consta do itinerário. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio considera que decorre do acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716), que o itinerário constitui um elemento essencial do voo, devendo este ser efetuado em conformidade com uma programação previamente estabelecida pela transportadora. Observa também que, tendo em conta a distinção que deve ser feita entre atraso e cancelamento, um voo só pode ser considerado cancelado se a transportadora aérea tiver transportado os passageiros noutro voo cuja planificação inicial é diferente da do voo inicialmente previsto. Deduz daí que o itinerário constitui um elemento essencial do voo.

11 Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio reconhece que, com base no acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o. (C-83/10, EU:C:2011:652), vários tribunais alemães têm considerado que o desvio de um avião em relação ao itinerário previsto e a introdução de uma escala não prevista constituem uma alteração do itinerário inicial de tal importância que se deve considerar que o voo previsto não foi efetuado.

12 Nestas condições, o Amtsgericht Dresden (Tribunal de Primeira Instância de Dresden) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Há um cancelamento de um voo na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, quando o voo programado partiu à hora prevista e chegou ao destino programado [com um atraso de menos de] três horas [em relação à hora prevista de chegada], tendo contudo ocorrido uma escala não programada?»

Quanto à questão prejudicial

13 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, quando uma questão submetida a título prejudicial for idêntica a uma questão sobre a qual o Tribunal de Justiça já se tenha pronunciado, quando a resposta a essa questão possa ser claramente deduzida da jurisprudência ou quando a resposta à questão submetida a título prejudicial não suscite nenhuma dúvida razoável, o Tribunal pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, decidir pronunciar-se por meio de despacho fundamentado.

14 Há que aplicar esta disposição no presente processo.

15 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um voo cujos locais de partida e de chegada foram os da programação prevista, mas que fez uma escala não programada, deve ser considerado cancelado.

16 A título liminar, deve realçar-se que o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 define o «cancelamento» como «a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado».

17 A este respeito, o Tribunal de Justiça precisou que, em princípio, era possível concluir pela existência de um cancelamento quando a programação do voo inicial é abandonada e os passageiros deste se juntam aos passageiros de um voo igualmente programado, independentemente do voo para o qual os passageiros assim transferidos efetuaram as suas reservas (v. acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 30 e jurisprudência aí referida).

18 Porém, não se pode considerar que um voo, como o que está em causa no processo principal, cujos locais de partida e de chegada são os previstos na programação e que, portanto, não deu origem a qualquer transferência dos passageiros para outro voo em razão da anulação da programação do voo que haviam reservado, não foi realizado na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 28 e jurisprudência aí referida).

19 O facto de este voo ter feito uma escala não programada não pode pôr em causa esta constatação e, assim, permitir considerar o referido voo cancelado.

20 A este respeito, é verdade que decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o itinerário constitui um elemento essencial do voo, uma vez que este último é efetuado em conformidade com uma programação previamente estabelecida pela transportadora (acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 27).

21 Todavia, equiparar um voo que atingiu o seu destino final previsto depois de uma escala não programada a um voo cancelado e, dessa forma, impor à transportadora aérea a obrigação de pagar aos passageiros deste voo a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 não seria conforme com a finalidade deste regulamento nem com o princípio da igualdade de tratamento.

22 Por um lado, é evidente que o Regulamento n.º 261/2004, como resulta dos seus considerandos 1, 2 e 4, visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e dos consumidores, reforçando os respetivos direitos em certas situações que criam dificuldades e inconvenientes sérios, mediante a sua reparação de forma estandardizada e imediata (acórdão de 22 de junho de 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, n.º 26 e jurisprudência aí referida).

23 Ora, o facto de um voo ter feito uma escala não programada não constitui nenhuma situação que implique, em si mesma, para os passageiros, dificuldades e inconvenientes sérios como os que decorrem da recusa de embarque, do cancelamento ou de um atraso importante, para os quais o Regulamento n.º 261/2004, tal como é interpretado pelo Tribunal de Justiça, prevê indemnização.

24 Tais dificuldades e inconvenientes sérios só se manifestam se essa escala implicar que a aeronave que faz o voo em causa atinja o seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora de chegada prevista, situação que, em princípio, confere ao passageiro o direito à indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, tal como são interpretados pelo Tribunal de Justiça (v., neste sentido, acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 32 e jurisprudência aí referida).

25 Por outro lado, equiparar um voo que chega ao seu destino final previsto depois de uma escala não programada a um voo cancelado levaria a reconhecer um direito a indemnização a um passageiro que tivesse sofrido, em virtude dessa escala não programada, um atraso à chegada de menos de três horas, ao passo que um passageiro que tivesse sofrido um atraso idêntico por outra razão não teria o direito de beneficiar da indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, tal como são interpretados pelo Tribunal de Justiça e, dessa forma, seria contrário ao princípio da igualdade de tratamento.

26 Ora, constitui jurisprudência constante que qualquer ato do direito da União deve ser interpretado em conformidade com o direito primário no seu todo, inclusivamente com o princípio da igualdade de tratamento, que exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objetivamente justificado (v. acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 48 e jurisprudência aí referida).

27 Atendendo às considerações precedentes, deve responder-se à questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio que o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um voo cujos locais de partida e de chegada foram os da programação prevista, mas que fez uma escala não programada, não pode ser considerado cancelado.

Quanto às despesas

28 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado no órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas suportadas para apresentar observações ao Tribunal de Justiça, que não sejam as das referidas partes, não são reembolsáveis.

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

O artigo 2.º, alínea l), 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 um voo cujos locais de partida e de chegada foram os da programação prevista, mas que fez uma escala não programada, não pode ser considerado cancelado.

Assinaturas