Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

26 de junho de 2019*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Indemnização dos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável de um voo — Alcance — Dispensa da obrigação de indemnização — Conceito de "circunstâncias extraordinárias" — Presença de combustível numa pista de um aeroporto»

No processo C-159/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo juge de paix du troisième canton de Charleroi (Juiz de Paz do Terceiro Cantão de Charleroi, Bélgica), por Decisão de 31 de janeiro de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 27 de fevereiro de 2018, no processo

André Moens

contra

Ryanair Ltd,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

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

advogado-geral: E. Tanchev,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de A. Moens, por N. Leys, advocaat,

– em representação da Ryanair Ltd, por C. Price, avocat,

– em representação do Governo alemão, inicialmente, por T. Henze, M. Hellmann e A. Berg, a seguir, por M. Hellmann e A. Berg, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,

– em representação da Comissão Europeia, por J. Hottiaux e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: francês.

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 19 de dezembro de 2018,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, 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 André Moens à Ryanair Ltd, uma transportadora aérea, a propósito da recusa desta em indemnizar esse passageiro cujo voo sofreu um atraso considerável.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Os considerandos 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 dispõem:

«(14) Tal como ao abrigo da Convenção [para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) (JO 2001, L 194, p. 39)], as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

(15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia[,] provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

4 Sob a epígrafe «Cancelamento», o artigo 5.º deste regulamento dispõe:

«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 […]

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 Sob a epígrafe «Direito a indemnização», o artigo 7.º do referido regulamento prevê, no seu n.º 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;

[…]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

6 A. Moens efetuou uma reserva na Ryanair, para um voo com partida de Treviso (Itália) e destino a Charleroi (Bélgica).

7 Este voo foi efetuado em 21 de dezembro de 2015, com um atraso de quatro horas e vinte e três minutos à chegada, tendo esse atraso sido causado pela presença de combustível numa pista do aeroporto de Treviso, que levou ao encerramento da pista por um período superior a duas horas e, subsequentemente, ao adiamento da descolagem da aeronave que operou o voo em questão.

8 Devido a esse atraso de mais de três horas, A. Moens requereu à Ryanair o pagamento da indemnização de 250 euros prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o seu artigo 7.º, n.º 1, alínea a).

9 Tendo a Ryanair recusado este pedido com o fundamento de que o atraso considerável do voo em causa era devido a uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, A. Moens intentou uma ação perante o juge de paix du troisième canton de Charleroi (Juiz de Paz do Terceiro Cantão de Charleroi, Bélgica), para obter a indemnização requerida.

10 Esse órgão jurisdicional interroga-se, então, sobre se a presença de combustível numa das pistas do aeroporto de Treviso, que está na origem desse atraso, pode ser qualificada de «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição.

11 Nestas condições, o juge de paix du troisième canton de Charleroi (Juiz de Paz do Terceiro Cantão de Charleroi) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) [D]eve considerar-se que a circunstância em causa no presente litígio, isto é, um derrame de combustível numa pista de descolagem que levou ao seu encerramento, está abrangida pelo conceito de "evento", na aceção do n.º 22 do Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ou pelo de "circunstância extraordinária", na aceção do considerando 14 do [Regulamento n.º 261/2004], conforme interpretado pelo Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ou estes dois conceitos confundem-se um com o outro?

2) [P]ode o artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que um evento como o que está em causa no presente litígio, isto é, um derrame de combustível numa pista de descolagem que levou ao seu encerramento, é um evento inerente ao exercício normal da atividade de transportadora aérea e, em consequência, não pode ser considerado uma "circunstância extraordinária" que isenta a transportadora aérea da sua obrigação de indemnizar os passageiros em caso de atraso considerável num voo operado pela aeronave em causa[?]

3) Caso um evento como o que está em causa no presente litígio, isto é, um derrame de combustível numa pista de descolagem que levou ao seu encerramento, seja considerado uma "circunstância extraordinária", resulta daí que se trata, para a transportadora aérea, de uma "circunstância extraordinária" que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis?»

Quanto às questões

Quanto à primeira e à segunda questão

12 A título preliminar, há que salientar que não resulta das indicações do órgão jurisdicional de reenvio que o combustível derramado na pista de descolagem, que está na origem do atraso considerável do voo em causa no processo principal, proviesse de uma aeronave da transportadora que efetuou esse voo, a saber, da Ryanair.

13 Nestas condições, há que entender a primeira e a segunda questão, que devem ser apreciadas conjuntamente, no sentido de que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta e, consequentemente, ao atraso considerável de um voo com partida de ou destino a esse aeroporto, está abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, quando o combustível em causa não provenha de uma aeronave da transportadora que efetuou esse voo.

14 Em caso de cancelamento de um voo ou de atraso considerável, isto é, de duração igual ou superior a três horas, o legislador da União entendeu estruturar as obrigações das transportadoras aéreas previstas no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 19 e jurisprudência referida).

15 Nos termos dos considerandos 14 e 15 e do artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento, em derrogação às disposições do n.º 1 desse artigo, a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 se puder provar que o cancelamento ou o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a «circunstâncias extraordinárias» que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis ou, em caso de ocorrência dessa circunstância, que adotou as medidas adaptadas à situação, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, a fim de evitar que esta conduzisse ao cancelamento ou ao atraso considerável do voo em causa (Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 19 e jurisprudência referida).

16 Segundo jurisprudência constante, podem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, os eventos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta última, sendo ambos os requisitos cumulativos (Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 20 e jurisprudência referida).

17 A este respeito, deve salientar-se que a qualificação de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, deve ser efetuada apenas à luz da circunstância que está na origem do cancelamento ou do atraso considerável do voo em causa, sem que haja que apreciar, previamente e como parece considerar o órgão jurisdicional de reenvio, se a referida circunstância constitui um «evento» na aceção do n.º 22 do Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Quanto à questão de saber se a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta e, consequentemente, ao atraso considerável de um voo com partida de ou destino a esse aeroporto, está abrangida pelo conceito de «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição, quando o combustível em causa não provenha de uma aeronave da transportadora que efetuou esse voo, há que salientar que, por definição, essa circunstância não pode ser considerada intrinsecamente ligada ao sistema de funcionamento da aeronave que efetuou esse voo (v., por analogia, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 24).

19 Por conseguinte, essa circunstância não pode ser considerada inerente, devido à sua natureza ou à sua origem, ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa (v., por analogia, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 26).

20 Além disso, escapa ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, na medida em que a manutenção das pistas não é de modo algum da sua competência (v., neste sentido, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 26) e que a decisão de encerramento das pistas de um aeroporto tomada pelas autoridades aeroportuárias competentes se impõe às transportadoras aéreas.

21 Por conseguinte, a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta e, consequentemente, a um atraso considerável do voo, deve ser qualificada de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

22 Tendo em conta as considerações anteriores, há que responder à primeira e à segunda questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta e, consequentemente, ao atraso considerável de um voo com partida de ou destino a esse aeroporto, está abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, quando o combustível em causa não provenha de uma aeronave da transportadora que efetuou esse voo.

Quanto à terceira questão

23 Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta, cujo caráter de «circunstância extraordinária» esteja demonstrado, deve ser considerada uma circunstância que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis na aceção desta disposição.

24 A este respeito, há que recordar, tal como resulta do n.º 15 do presente acórdão, que a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 se puder provar que o cancelamento ou o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

25 Uma vez que nem todas as circunstâncias extraordinárias são, portanto, exoneratórias, incumbe a quem pretende invocá-las provar que não poderiam, em todo o caso, ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação, isto é, através de medidas que, no momento em que ocorrem essas circunstâncias extraordinárias, respondem nomeadamente a condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 28).

26 Esta deve provar que, mesmo que tivesse mobilizado todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, não poderia, manifestamente, ter evitado que as circunstâncias extraordinárias com que foi confrontada levassem ao cancelamento ou a um atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 29).

27 Deste modo, o Tribunal de Justiça adotou um conceito flexível e individualizado de «medida razoável», deixando ao órgão jurisdicional nacional a tarefa de apreciar se, nas circunstâncias do caso concreto, se podia considerar que a transportadora aérea tinha tomado as medidas adaptadas à situação (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 30), mas indicou que só devem ser tidas em consideração as medidas que lhe podem efetivamente incumbir, excetuando as que são da competência de terceiros, como, designadamente, os gestores aeroportuários ou os controladores aéreos competentes (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 43).

28 No caso em apreço, como salienta, em substância, o advogado-geral nos n.os 35 e 36 das suas conclusões, confrontada com uma decisão das autoridades aeroportuárias de encerrar uma pista de descolagem de um aeroporto, uma transportadora aérea tem de se conformar com a mesma e aguardar a decisão dessas autoridades de reabrir essa pista ou qualquer outra medida alternativa. Por conseguinte, uma transportadora aérea como a que está em causa no processo principal não dispunha da faculdade de tomar eventuais medidas razoáveis para evitar a circunstância extraordinária em causa.

29 Resulta das considerações anteriores que há que responder à terceira questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta, cujo caráter de «circunstância extraordinária» esteja demonstrado, deve ser considerada uma circunstância que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis na aceção desta disposição.

Quanto às despesas

30 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 (Quarta Secção) declara:

1) **O artigo 5.º, n.º 3, 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, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta e, consequentemente, ao atraso considerável de um voo com partida de ou destino a esse aeroporto, está abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção dessa disposição, quando o combustível em causa não provenha de uma aeronave da transportadora que efetuou esse voo.**

2) **O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, deve ser interpretado no sentido de que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta, cujo caráter de «circunstância extraordinária» esteja demonstrado, deve ser considerada uma circunstância que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis na aceção desta disposição.**

Assinaturas