Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

30 de abril de 2020*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de recusa de embarque — Recusa de embarque — Anulação — Voos sucessivos — Alteração da reserva de um dos voos que compunham o transporte contra a vontade do passageiro — Chegada do passageiro sem atraso ao destino final»

No processo C-191/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), por Decisão de 20 de fevereiro de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 27 de fevereiro de 2019, no processo

OI

contra

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, Valencia,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por L. S. Rossi, presidente de secção, J. Malenovský (relator) e F. Biltgen, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de OI, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– em representação do Governo alemão, por J. Möller, M. Hellmann e A. Berg, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo austríaco, por J. Schmoll, na qualidade de agente,

– em representação da Comissão Europeia, por B. Bertelmann e N. Yerrell, 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 dos artigos 4.º, n.º 3, 5.º, n.º 1, alínea c), iii) e 7.º 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 a OI à Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (a seguir «Air Nostrum») a respeito de um pedido de indemnização apresentado pela OI, com base no Regulamento n.º 261/2004, com fundamento nas alterações efetuadas contra a sua vontade e que afetaram a sua reserva.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Nos termos dos considerandos 1 a 4, 9 e 10 do Regulamento n.º 261/2004:

«(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.

(3) Embora o Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares [(JO 1991, L 36, p. 5)] estabeleça um nível básico de proteção para os passageiros, o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis.

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

[…]

(9) O número de passageiros a quem é recusado o embarque contra a sua vontade deverá ser reduzido mediante exigência às transportadoras aéreas de que apelem a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em vez de recusarem o embarque aos passageiros, e mediante indemnização integral àqueles a quem o embarque acabe por ser recusado.

(10) Os passageiros a quem seja recusado o embarque contra sua vontade deverão poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.»

4 O artigo 1.º, n.º 1, deste regulamento prevê:

«O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de:

a) Recusa de embarque contra sua vontade;

b) Cancelamento de voos;

c) Atraso de voos.»

5 O artigo 2.º, alíneas h), j) e l), deste regulamento dispõe:

«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;

[…]

j) "Recusa de embarque", a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas no n.º 2 do artigo 3.º, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem;

[…]

l) "Cancelamento", a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.»

6 Nos termos do artigo 3.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 261/2004:

«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.

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:

a) Tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso do cancelamento a que se refere o artigo 5.º, se apresentarem para o registo:

– tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios eletrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado,

ou, não sendo indicada qualquer hora,

– até 45 minutos antes da hora de partida publicada; ou

b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo, independentemente do motivo.»

7 O artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento tem a seguinte redação:

«Se for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los imediatamente nos termos do artigo 7.º e prestar-lhes assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º»

8 O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), 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.»

9 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 tem o seguinte teor:

«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 1500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;

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

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.

[…]

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

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

10 A recorrente no processo principal reservou voos sucessivos por intermédio do operador turístico L'TUR Tourismus AG que lhe permitiam deslocar-se de Jerez de la Frontera (Espanha) para Frankfurt am Main (Alemanha) via Madrid (Espanha). Os referidos voos sucessivos, que originaram uma reserva única, eram compostos por um primeiro voo com o número IB 8505, operado pela Air Nostrum, com partida de Jerez de la Frontera e chegada a Madrid, cuja descolagem estava prevista para 3 de outubro de 2015 às 13h35 e cuja aterragem estava prevista para o mesmo dia às 14h45, e por um segundo voo, com o número AB 5325, com partida de Madrid e chegada a Frankfurt am Main, cuja descolagem estava prevista para 3 de outubro de 2015 às 20 horas e cuja aterragem estava prevista para o mesmo dia às 22h40.

11 A reserva da recorrente no processo principal foi alterada contra a sua vontade, tendo-lhe sido atribuído, em vez do seu lugar no voo com o número IB 8505, um lugar noutro voo, com o número IB 8507, que descolou de Jerez de la Frontera em 3 de outubro de 2015 por volta das 17h55 e aterrou em Madrid no mesmo dia por volta das 19h05.

12 A recorrente no processo principal deixou Madrid às 20 horas, no voo sucessivo inicialmente previsto e chegou a Frankfurt am Main com dez minutos de avanço em relação à hora inicialmente prevista.

13 A recorrente intentou uma ação no Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main, Alemanha) pedindo a condenação da Air Nostrum no pagamento de uma indemnização com fundamento no Regulamento n.º 261/2004 com fundamento nas alterações unilateralmente efetuadas. Aquele órgão jurisdicional julgou o pedido improcedente com fundamento no facto de a recorrente ter chegado ao seu destino final no intervalo temporal previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004.

14 A recorrente no processo principal recorreu desta decisão perante o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), alegando que lhe era devida uma indemnização por recusa de embarque a título do Regulamento n.º 261/2004 e que, em caso de cancelamento de um voo, esse direito não podia ser objeto de nenhuma das restrições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), desse regulamento.

15 Este órgão jurisdicional indicou que a solução do litígio nele pendente depende da resposta do Tribunal de Justiça às questões submetidas. Considera, em primeiro lugar, que a recorrente no processo principal só tem direito a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004 se a alteração da sua reserva tiver dado lugar a uma recusa de embarque. Com efeito, no caso vertente, não estaria em causa um cancelamento de voo uma vez que o voo no qual a recorrente no processo principal devia inicialmente viajar foi realizado. O órgão jurisdicional de reenvio considera que a alteração da reserva de um passageiro, contra a sua vontade, conducente à atribuição ao referido passageiro de um lugar num voo ulterior, é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 se o voo inicial for realizado. Considera que uma interpretação diferente desta disposição poderia conduzir as transportadoras aéreas a contornar os efeitos jurídicos deste regulamento.

16 Em segundo lugar, o órgão jurisdicional tem dúvidas a respeito da questão de saber se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 pode ser aplicado, por analogia, às recusas de embarque previstas no artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento.

17 Nestas condições, o Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) A alteração, contra a sua vontade, da reserva de um passageiro que dispõe de uma reserva confirmada para um determinado voo e a quem é atribuído um lugar num voo ulterior, no momento em que se apresenta no aeroporto para as formalidades de registo, constitui uma recusa de embarque, na aceção do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se o voo para o qual o passageiro dispõe de uma reserva confirmada se tiver realizado?

2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, deve o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 ser aplicado, por analogia, às recusas de embarque previstas no artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

18 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que pode constituir uma recusa de embarque, na aceção desta disposição, a alteração de uma reserva de um passageiro, contra a sua vontade, quando este dispunha de uma reserva confirmada para um determinado voo e lhe for atribuído um lugar num voo ulterior, apesar de o referido passageiro se ter apresentado no aeroporto para as «formalidade de registo» e o voo para o qual tinha a referida reserva se ter realizado.

19 A título preliminar, importa recordar que, segundo jurisprudência constante, no âmbito do processo de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, previsto no artigo 267.º TFUE, cabe a este último dar ao órgão jurisdicional nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Nesta perspetiva, incumbe eventualmente ao Tribunal de Justiça reformular as questões que lhe são submetidas (v., neste sentido, Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 32 e jurisprudência referida).

20 Importa exercer esta faculdade no presente reenvio prejudicial.

21 Com efeito, não decorre da decisão de reenvio que a recorrente em causa no processo principal se tivesse efetivamente apresentado para o registo no intervalo de tempo previsto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004.

22 Por conseguinte, o Tribunal de Justiça não está em condições de se pronunciar a respeito da questão de saber se uma situação como a que deu lugar ao presente processo pode ser abrangida pelo artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

23 Em contrapartida, é facto assente que a recorrente no processo principal foi transportada em voos sucessivos, dado que, apesar da alteração que afetou o primeiro voo que fazia parte do seu transporte, a recorrente chegou ao destino final com o segundo voo que compunha o transporte que tinha reservado.

24 Por outro lado, é facto assente que a questão submetida se inscreve no quadro de um litígio que diz respeito à concessão de uma indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 por parte da transportadora aérea.

25 Por conseguinte, tendo em conta estes elementos, e para dar ao órgão jurisdicional de reenvio uma resposta útil que lhe permita resolver o litígio nele pendente, importa reformular a primeira questão prejudicial e considerar que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o Regulamento n.º 261/2004, e nomeadamente o seu artigo 7.º, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro que tenha uma reserva única para voos sucessivos tem direito a uma indemnização quando a reserva tenha sido alterada, contra a sua vontade, o que teve por consequência, por um lado, que o passageiro não embarcou no primeiro voo que compunha a viagem que tinha reservado, ainda que esse voo se tenha realizado, e, por outro, que lhe foi atribuído um lugar num voo ulterior, circunstância que lhe permitiu embarcar no segundo voo que compunha a viagem reservada e, assim, chegar ao seu destino final à hora inicialmente prevista.

26 A este respeito, importa observar que um voo, composto por um ou mais voos sucessivos, que tenha sido objeto de uma reserva única constitui um todo para efeitos do direito à 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).

27 Assim sendo, o Tribunal de Justiça tirou consequências jurídicas da situação do passageiro em causa tal como a mesma se apresentava no fim do transporte aéreo, concretamente, à chegada ao seu destino final, definido no artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdãos de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 17, e de 26 de fevereiro de 2013, C-11/11, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.os 34 e 35).

28 Em caso de voos sucessivos, esta interpretação resulta da própria letra do artigo 2.º, alínea h), nos termos do qual «os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada».

29 No que respeita, em particular, ao direito a indemnização em caso de voos sucessivos, o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que é devida uma indemnização ao passageiro que chegou ao seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada (v., neste sentido, Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, C-11/11, Folkerts, EU:C:2013:106, n.º 47).

30 No caso em apreço é facto assente que, uma vez terminado o seu transporte aéreo, a recorrente em causa no processo principal chegou ao destino final sem atraso em relação à hora de chegada inicialmente prevista.

31 Por conseguinte, não pode beneficiar do direito a uma indemnização com fundamento no artigo 7.º, do Regulamento n.º 261/2004.

32 É certo, por um lado, que, como resulta dos seus considerandos 1 e 2, o Regulamento n.º 261/2004 visa mitigar os transtornos sérios sofridos pelos passageiros no contexto de um transporte aéreo, e, por outro, que a alteração da reserva de um voo que compõe o transporte implica um transtorno para o passageiro em causa. Ora, tal transtorno não pode ser considerado «sério», na aceção deste regulamento, quando o passageiro chega ao seu destino final à hora de chegada inicialmente prevista.

33 Nestas circunstâncias, indemnizar um passageiro como a recorrente no processo principal, em aplicação do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, seria contrário à finalidade deste mesmo regulamento.

34 Atendendo ao acima exposto, importa responder à primeira questão que o Regulamento n.º 261/2004, e nomeadamente o seu artigo 7.º, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro que tenha uma reserva única para voos sucessivos não tem direito a uma indemnização quando a reserva tenha sido alterada, contra a sua vontade, o que teve por consequência, por um lado, que o passageiro não embarcasse no primeiro voo que compunha a viagem que reservara, embora esse voo se tenha

realizado, e, por outro, que lhe fosse atribuído um lugar num voo ulterior, circunstância que lhe permitiu embarcar no segundo voo que compunha a viagem reservada e, assim, chegar ao seu destino final à hora inicialmente prevista.

Quanto à segunda questão

35 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão, não há que responder à segunda questão.

Quanto às despesas

36 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 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, e nomeadamente o seu artigo 7.º, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro que tenha uma reserva única para voos sucessivos não tem direito a uma indemnização quando a reserva tenha sido alterada, contra a sua vontade, o que teve por consequência, por um lado, que o passageiro não embarcasse no primeiro voo que compunha a viagem que reservara, embora esse voo se tenha realizado, e, por outro, que lhe fosse atribuído um lugar num voo ulterior, circunstância que lhe permitiu embarcar no segundo voo que compunha a viagem reservada e, assim, chegar ao seu destino final à hora inicialmente prevista.

Assinaturas