Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

1 de outubro de 2020 *

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de atraso considerável de um voo — Direito a indemnização em caso de atraso — Duração do atraso — Hora de abertura da porta do avião no destino — Hora efetiva de chegada — Hora programada de chegada — Questão sobre a qual o Tribunal de Justiça já se tenha pronunciado ou resposta a uma questão que possa ser claramente deduzida da jurisprudência»

No processo C-654/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 2 de julho de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 3 de setembro de 2019, no processo

FP Passenger Service GmbH

contra

Austrian Airlines AG,

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,

considerando as observações apresentadas:

– em representação da FP Passenger Service GmbH, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin, e B. Passin, Rechtsanwalt,

– em representação da Austrian Airlines AG, por G. Gries, Rechtsanwalt,

– em representação do Governo austríaco, por J. Schmoll e G. Kunnert, na qualidade de agentes,

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

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

* Língua do processo: alemão.

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

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por meio de despacho fundamentado, em conformidade com o artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

profere o presente

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação dos artigos 5.º a 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 FP Passenger Service GmbH à Austrian Airlines AG a respeito da indemnização de um passageiro desta última pelo atraso com que a aeronave em que se encontrava chegou ao aeroporto de Viena-Schwechat (Áustria).

Quadro jurídico

3 O considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004 enuncia:

«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.»

4 O artigo 2.º deste regulamento, sob a epígrafe «Definições», tem a seguinte redação:

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

[…]

f) "Bilhete", um documento válido que dá direito a transporte, ou um equivalente num suporte diferente do papel, incluindo o suporte eletrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado;

[…]

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.»

5 O artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «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.

[…]»

6 O artigo 6.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «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.»

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

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

[…]

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 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

8 A FP Passenger Service, recorrente no processo principal, está sub-rogada nos direitos de um passageiro que dispunha de uma reserva na Austrian Airlines para o voo com o número OS 2344, com partida de Hurghada (Egito) e destino a Viena (Áustria), com partida prevista para 20 de agosto de 2017, às 10 h 50, e chegada prevista para o mesmo dia, às 15 h 20.

9 Tendo descolado de Hurghada apenas às 14 h 22, o avião chegou ao aeroporto de Viena-Schwechat, em 20 de agosto de 2017, com um atraso cuja importância pode variar em função do momento que seja determinado como o da sua chegada. A este respeito, a decisão de reenvio menciona várias horas distintas:

– 18 h 14: «*touch down*» (aterragem). Este momento é assinalado por um trabalhador do aeroporto;

– 18 h 17: «*Actual Time of Arrival*» (ATA) (hora de chegada real). Trata-se do momento em que a aeronave chega à sua posição final. Esta operação é igualmente assinalada por um trabalhador do aeroporto;

– 18 h 18: os travões de estacionamento do avião foram engatados, o que foi automaticamente assinalado pelo avião;

– 18 h 22: a tripulação indicou que a aeronave tinha chegado à sua posição de estacionamento.

10 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, não está demonstrado que o tempo decorrido antes da abertura das portas da aeronave tenha sido anormalmente longo. Em contrapartida, o aparelho foi estacionado num ponto afastado, de onde os passageiros foram transportados de autocarro até ao terminal do aeroporto. Não é possível determinar se, na hipótese de a aeronave ter aterrado à hora programada, teria sido direcionada para este ponto de estacionamento ou para outro. O órgão jurisdicional de reenvio precisa, neste contexto, que os aviões que aterram no aeroporto de Viena-Schwechat estacionam tanto na pista, onde os passageiros saem do avião por uma escada e alcançam o terminal através de um transporte de vaivém, como através de uma manga que permite aceder diretamente aos edifícios do aeroporto.

11 A FP Passenger Service intentou uma ação de indemnização no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria), com vista a obter uma indemnização no montante de 400 euros, acrescido de juros, a título do atraso sofrido. Em apoio do seu pedido, sustentou que, tendo a partida do voo em causa sido atrasada, o seu destino final só pôde efetivamente ser alcançado às 18 h 22, ou seja, a hora em que a aeronave atrasada chegou à sua posição de estacionamento.

12 Todavia, a FP Passenger Service alegou que, para efeitos da determinação do atraso, o momento a tomar em conta era o da abertura das portas, ou seja, o momento em que os passageiros puderam sair da aeronave. No caso em apreço, essa abertura ocorreu mais de três horas depois da hora programada de chegada.

13 A Austrian Airlines sustentou, por seu turno, que o atraso sofrido pelo voo em causa tinha sido inferior a três horas. Com efeito, a aeronave não chegou ao seu destino final às 18 h 22, mas às 18 h 17. Com efeito, para efeitos da aplicação do direito a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, tanto a hora programada de chegada como a hora de chegada real correspondem à hora a que a aeronave aterrou no aeroporto de destino. Esta hora não inclui o tempo necessário para a abertura das portas.

14 Ao aceitar a posição da Austrian Airlines, o órgão jurisdicional de primeira instância declarou improcedente a ação da FP Passenger Service, com o fundamento de que, para determinar o atraso efetivo de um voo, havia que comparar a hora programada de chegada com a hora de chegada real. Uma vez que esta comparação apenas revelava, no caso em apreço, um atraso de 2 horas e 57 minutos, o órgão jurisdicional de primeira instância decidiu que a FP Passenger Service não tinha direito a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.

15 A recorrente no processo principal interpôs recurso dessa decisão para o órgão jurisdicional de reenvio. Este último considera que há que aplicar o Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). Consequentemente, para calcular a extensão do atraso, há que determinar em que momento as portas da aeronave teriam sido abertas se o voo não se tivesse atrasado, podendo então esse momento ser comparado àquele a que estas portas realmente se abriram. A este respeito, embora os planos de voo não mencionem a hora de abertura das portas programada, a experiência demonstra que o período entre a hora a que a aeronave chega à sua posição de estacionamento e a abertura das portas é geralmente idêntico para todos os voos. Daqui decorre que o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real, por um lado, e o período entre a hora programada de chegada e a abertura das portas programada, por outro, são idênticos, de forma que nenhum desses períodos deve ser tomado em conta no âmbito do cálculo do atraso.

16 Em contrapartida, se, num determinado caso, o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real for anormalmente longo e o passageiro fizer prova disso, há que tomar em conta a diferença entre o período real e o período habitualmente necessário para a abertura das portas, a fim de acrescentar este ao atraso calculado em conformidade com as considerações precedentes. Todavia, no caso em apreço, há que partir do princípio de que o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real não excedeu o período habitual, pelo que esse período não deve ser tomado em conta.

17 O órgão jurisdicional de reenvio precisa que não existe jurisprudência nacional assente a este respeito.

18 Foi nestas circunstâncias que o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Devem os artigos 5.º [a] 7.º do Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretados no sentido de que, atendendo ao Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), nos termos do qual o momento da abertura das portas é considerado determinante para calcular o atraso, há que ter em conta a diferença entre a hora de abertura efetiva das portas e a hora de chegada programada, ou a diferença entre a hora de abertura efetiva das portas e a hora de abertura prevista das portas em caso de chegada à hora programada?»

Quanto à questão prejudicial

19 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a abertura das portas da aeronave.

20 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, este último pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, pronunciar-se por meio de despacho fundamentado, 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.

21 Sendo esse o caso no presente processo, há que aplicar esta disposição.

22 Antes de mais, há que recordar que não decorre expressamente da redação do Regulamento n.º 261/2004 que os passageiros de voos atrasados à chegada beneficiem de um direito a uma indemnização pela transportadora aérea operadora em conformidade com o artigo 7.º desse regulamento, uma vez que o conceito de «atraso do voo» no referido regulamento só tem textualmente em conta a hora programada de partida (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 31, 40 e 41).

23 Todavia, de acordo 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 menos que esse tratamento seja objetivamente justificado, o Tribunal de Justiça declarou que, quando sofrem um atraso considerável à chegada, isto é, de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros dos voos deste modo 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 do Regulamento n.º 261/2004, dado que sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um inconveniente análogo (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.ºs 48, 60 e 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 33, 34 e 40).

24 Ao fazê-lo, o Tribunal de Justiça fixou um limiar temporal a partir do qual essa perda de tempo se torna indemnizável, de forma fixa, por força do Regulamento n.º 261/2004.

25 De seguida, o Tribunal de Justiça precisou que, dado que o referido inconveniente, constituído pela perda de tempo, se materializa à chegada do voo, a extensão do atraso deve ser apreciada, para efeitos da indemnização prevista pelo Regulamento n.º 261/2004, em relação à «hora programada de chegada» (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; de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 40; e de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 33), precisando que se trata da hora determinada no plano de voo e indicada no bilhete de que dispõe o passageiro em causa.

26 A hora programada de chegada, referida no número anterior, indica, portanto, o momento em que o voo terá normalmente sido concluído. Todavia, é possível que, uma vez passada essa hora, os passageiros se encontrem ainda a bordo da sua aeronave, devido a diversos incidentes que podem atrasar a chegada do voo, quer se trate de complicações anteriores à descolagem, ocorridas durante o trajeto, ou após a aterragem no destino.

27 Como resulta dos n.os 23 e 24 do presente despacho, uma perda de tempo em relação à hora programada de chegada, sofrida pelos passageiros de um voo atrasado, só é relevante para efeitos do direito a indemnização previsto pelo Regulamento n.º 261/2004 se for de, pelo menos, três horas.

28 A verificação de que esse limiar temporal foi ou não alcançado num caso determinado deve efetuar-se tendo em conta a hora a que a aeronave chegou efetivamente ao seu destino. Uma vez que o Regulamento n.º 261/2004 não define essa hora efetiva de chegada, o Tribunal de Justiça decidiu, no n.º 17 do Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser interpretado de modo a ser aplicado uniformemente na União.

29 Assim, no n.º 25 desse acórdão, o Tribunal de Justiça considerou, em substância, que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser interpretado no sentido de que corresponde ao momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.

30 Com efeito, é nesse momento que termina a situação de confinamento dos passageiros 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 e onde não podem conduzir como entenderem os seus assuntos pessoais, familiares, sociais e profissionais (v., neste sentido, Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, n.os 20, 22, 24 e 25).

31 Por último, há que salientar que, no Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), o Tribunal de Justiça se limitou a precisar o alcance do conceito de «hora efetiva de chegada», sem, no entanto, pôr em causa o de «hora programada de chegada», na aceção do Regulamento n.º 261/2004, nomeadamente do seu artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), ao qual é relativa a jurisprudência referida no n.º 23 do presente despacho. Muito pelo contrário, o conceito de «hora programada de chegada», conforme definido no n.º 25 do presente despacho, surge como o elemento indispensável para medir a extensão de qualquer atraso de voo sofrido à chegada.

32 Tendo em conta o conjunto das considerações precedentes, há que responder à questão submetida que o Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a hora efetiva de chegada, ou seja, o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.

Quanto às despesas

33 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.

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, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua

chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a hora efetiva de chegada, ou seja, o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.

Assinaturas