Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

21 de dezembro de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Artigo 2.º, alínea l) — Artigo 5.º, n.º 1 — Alteração da hora de partida de um voo — Partida adiada cerca de três horas — Informação dos passageiros nove dias antes da partida — Conceitos de "cancelamento" e de "atraso"»

No processo C-395/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia, Alemanha), por Decisão de 3 de agosto de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 19 de agosto de 2020, no processo

EP,

GM

contra

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, vice-presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de presidente da Primeira Secção, J.-C. Bonichot e M. Safjan (relator), juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de EP e GM, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

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

* Língua do processo: alemão.

– em representação da Comissão Europeia, por R. Pethke e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 23 de setembro de 2021,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 2.º, alínea l), do artigo 5.º, n.º 1, e do artigo 8.º, n.º 1, 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 EP e GM, dois passageiros aéreos (a seguir «passageiros em causa»), à companhia aérea Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş. (a seguir «Corendon Airlines») a respeito da recusa de esta última indemnizar os passageiros em causa devido ao adiamento da hora de partida inicialmente prevista do seu voo.

Quadro jurídico

3 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições», prevê:

«Para efeitos do presente regulamento, entende se por:

[…]

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

4 O artigo 5.º deste regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe, no seu n.º 1:

«Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e

b) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 9.º, bem como, em caso de reencaminhamento quando a hora de partida razoavelmente prevista do novo voo for, pelo menos, o dia após a partida que estava programada para o voo cancelado, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º; e

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.»

5 O artigo 6.º do referido 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, quatro 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 Nos termos do artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização»:

«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;

[…]»

7 O artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a reembolso ou reencaminhamento», prevê:

«1. Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:

a) – O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7.º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas, e para a parte ou partes da viagem já efetuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,

– um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

b) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

c) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

[…]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

8 Os passageiros EP e GM (a seguir «passageiros em causa») reservaram uma viagem organizada através da plataforma Internet «Check24». A sua reserva foi confirmada pela Corendon Airlines, a transportadora aérea operadora, para um voo a realizar em 18 de maio de 2019, com partida de Dusseldórfia (Alemanha) e destino a Antália (Turquia), com partida prevista às 13 h 20 e chegada prevista no mesmo dia às 17 h 50.

9 A Corendon Airlines adiou em seguida esse voo, mantendo o mesmo número de voo e fixando a nova hora de partida às 16 h 10 e a nova hora de chegada às 20 h 40 em 18 de maio de 2019, facto de que informou os passageiros em causa nove dias antes do início do voo. Uma vez que o voo alterado sofreu um atraso, a partida ocorreu às 17 h 02 e a chegada às 21 h 30, em 18 de maio de 2019.

10 Os passageiros em causa reclamaram à Corendon Airlines uma indemnização no montante de 400 euros para cada um, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

11 Após a Corendon Airlines se ter recusado a indemnizar esses passageiros, os mesmos intentaram uma ação no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia, Alemanha), o qual julgou improcedente a ação com fundamento, por um lado, em que, embora a hora de partida do voo tivesse sido alterada, a programação inicial desse voo não tinha sido abandonada. Por outro lado, os referidos passageiros foram, em todo o caso, informados da alteração da hora de partida no prazo previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii), do Regulamento n.º 261/2004, que é entre duas semanas e sete dias antes da hora prevista de partida, de modo que não é necessário apreciar a questão de saber se a alteração da hora do voo constituía um cancelamento ou um atraso considerável do referido voo. Além disso, esse órgão jurisdicional salientou que a questão de saber se a Corendon Airlines tinha cumprido a sua obrigação de informação quanto aos

direitos dos passageiros em causa por força do artigo 8.º deste regulamento era irrelevante, uma vez que uma eventual violação dessa obrigação de informação não dá direito a indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do referido regulamento.

12 Uma vez que os passageiros em causa interpuseram recurso da sentença do referido órgão jurisdicional no Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia, Alemanha), este último salienta que essa sentença não pode ser confirmada se o adiamento da hora de partida de um voo em cerca de três horas constituir um cancelamento, na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, e se a comunicação relativa a esse adiamento não constituir uma oferta de reencaminhamento nas condições previstas nesse regulamento.

13 Foi nestas circunstâncias que o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve entender-se que existe um cancelamento de um voo, na aceção dos artigos 2.º, alínea l), e 5.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 261/2004], quando a transportadora aérea operadora adia o voo reservado no âmbito de uma viagem organizada, com partida prevista para as 13:20 horas (hora local), para as 16:10 horas (hora local) do mesmo dia?

2) A comunicação do adiamento do voo das 13:20 horas (hora local) para as 16:10 horas (hora local) do mesmo dia, realizada nove dias antes do início da viagem, constitui um reencaminhamento, na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii), do [Regulamento n.º 261/2004] e, em caso afirmativo, deve a mesma respeitar os requisitos dos artigos 5.º, n.º 1, alínea a), e 8.º, n.º 1, [desse regulamento]?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

14 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um voo é considerado «cancelado», na aceção destas disposições, quando a transportadora aérea operadora adia em menos de três horas a hora de partida deste, sem proceder a outra alteração a esse voo.

15 Há que salientar, a título preliminar, que o órgão jurisdicional de reenvio apenas coloca esta questão em relação a um adiamento da hora de partida de duas horas e cinquenta minutos do voo em causa, sem se referir, nas suas questões prejudiciais, ao posterior atraso sofrido por esse voo.

16 A este respeito, há que salientar que o conceito de «cancelamento» é definido no artigo 2.º, alínea l), deste regulamento como «a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado».

17 O conceito de «voo» não é definido pelo referido regulamento. Todavia, segundo jurisprudência constante, um voo consiste, em substância, numa «operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma "unidade" desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 19 e jurisprudência referida). Além disso, o Tribunal de Justiça precisou que o itinerário constitui um

elemento essencial do voo, uma vez que este último é efetuado em conformidade com uma programação previamente fixada pela transportadora aérea (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 30).

18 O Tribunal de Justiça declarou igualmente que, de acordo com o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, diferentemente do atraso do voo, o cancelamento é a consequência do facto de um voo inicialmente previsto não ter sido realizado. Decorre do exposto que, deste ponto de vista, os voos cancelados e os voos atrasados constituem duas categorias de voos bem distintas. Por conseguinte, não é possível inferir deste regulamento que um voo atrasado possa ser qualificado de «voo cancelado» pelo simples facto de a duração do atraso se ter prolongado, mesmo de maneira considerável (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 33).

19 Nestas circunstâncias, quando os passageiros são transportados num voo cuja hora de partida sofre um atraso em relação à hora de partida inicialmente prevista, o voo só pode ser considerado «cancelado» se a transportadora aérea assegurar o transporte dos passageiros noutro voo, cuja programação inicial difira da do voo inicialmente previsto (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 35).

20 Ora, o facto de o adiamento da hora do voo ter sido anunciado aos passageiros em causa com vários dias de antecedência não tem, por si só, impacto na distinção entre os conceitos de «atraso» e «cancelamento».

21 Com efeito, como resulta da jurisprudência referida no n.º 18 do presente acórdão, o Regulamento n.º 261/2004 prevê duas categorias bem distintas de voos, a saber, por um lado, os voos anulados, na aceção do artigo 5.º deste regulamento, e, por outro, os voos atrasados na partida, na aceção do artigo 6.º do referido regulamento. O mesmo regulamento não faz depender a qualificação de uma ou outra destas categorias do simples anúncio prévio do adiamento da hora do voo.

22 Por conseguinte, como salientou o advogado-geral no n.º 25 das conclusões, seria contrário à aceção corrente dos termos do Regulamento n.º 261/2004 e à economia deste considerar que um voo adiado em menos de três horas, anunciado com vários dias de antecedência, sendo que esse voo não é objeto de nenhuma outra alteração, constitui um «cancelamento», na aceção do artigo 2.º, alínea l), deste regulamento.

23 Tendo em conta o que precede, há que responder à primeira questão que o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um voo não é considerado «cancelado», na aceção destas disposições, quando a transportadora aérea operadora adia em menos de três horas a hora de partida deste, sem proceder a nenhuma outra alteração a esse voo.

Quanto à segunda questão

24 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se a informação comunicada sobre o adiamento da partida de um voo constitui uma oferta de reencaminhamento, na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii), do Regulamento n.º 261/2004, o qual se refere ao conceito de «cancelamento» de um voo, na aceção do artigo 2.º, alínea l), deste regulamento.

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

Quanto às despesas

26 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 (Primeira Secção) declara:

O artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, 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 um voo não é considerado «cancelado», na aceção destas disposições, quando a transportadora aérea operadora adia em menos de três horas a hora de partida deste, sem proceder a nenhuma outra alteração a esse voo.

Assinaturas