Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

12 de novembro de 2020 *

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — 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 — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c) — Artigo 7.º, n.º 1 — Direito a indemnização — Atraso considerável à chegada — Voo reservado numa transportadora aérea comunitária e composto por dois voos operados por transportadoras aéreas diferentes, com partida de um país terceiro e destino a um Estado-Membro — Atraso considerável ocorrido no primeiro voo operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora aérea de um país terceiro — Ação de indemnização contra a transportadora comunitária»

No processo C-367/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo, Alemanha), por Decisão de 4 de agosto de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 6 de agosto de 2020, no processo

SP

contra

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: D. Šváby (relator), exercendo funções de presidente de secção, S. Rodin e K. Jürimäe, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de se pronunciar por meio de despacho fundamentado, em conformidade com o 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 3.º, n.º 5, do artigo 5.º, n.º 1, alíneas b) e c), e do artigo 7.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 um passageiro, SP, a uma transportadora aérea, a KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (a seguir «KLM»), a propósito da recusa desta em indemnizar esse passageiro cujo voo sucessivo sofreu um atraso considerável à chegada.

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, alíneas b) e c), deste regulamento dispõe:

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

[…]

b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

c) "Transportadora comunitária", uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas [(JO 1992, L 240, p. 1)]».

5 O artigo 3.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, nos seus n.ºs 1 e 5:

«1. O presente regulamento aplica-se:

[…]

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.

[…]

5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

6 O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do mesmo regulamento dispõe:

«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.»

7 O artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 tem o seguinte teor:

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

[…]

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

[…]»

8 O artigo 13.º desse regulamento enuncia:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea opera[dora] de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

9 SP efetuou uma reserva, que foi confirmada, para um voo previsto para 8 de junho de 2019, que efetuava a ligação entre Nova Iorque (Estados Unidos) e Hamburgo (Alemanha), via Amesterdão (Países Baixos).

10 No âmbito desse voo sucessivo que foi objeto de uma reserva única na KLM, «transportadora comunitária» na aceção do artigo 2.º, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, o voo que ligava Nova Iorque a Amesterdão, operado ao abrigo de um acordo de partilha de código pela Delta Airlines,

transportadora estabelecida num país terceiro, sofreu um atraso tal à chegada, que a correspondência prevista com o voo que ligava Amesterdão a Hamburgo não pôde ser assegurada para os passageiros em causa, o que levou SP a chegar ao seu destino final com um atraso de mais de três horas.

11 Perante a recusa da KLM de lhe pagar a indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, SP recorreu para o órgão jurisdicional de reenvio, o Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo, Alemanha).

12 Tendo dúvidas quanto à aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 ao voo em causa, não obstante a interpretação acolhida pelo Tribunal de Justiça no Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), o Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, em conjugação com o artigo 3.º, n.º 5, do mesmo regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo composto por dois voos e objeto de uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado fora do território de um Estado-Membro (país terceiro), escala num aeroporto de um [Estado-Membro] e destino a um aeroporto situado no território de outro Estado-Membro, um passageiro que chegou ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais que teve origem no primeiro voo, operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode intentar a sua ação de indemnização ao abrigo desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária na qual fez a reserva do voo na sua totalidade e que só operou o segundo voo?»

Quanto à questão prejudicial

13 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, o Tribunal pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, decidir pronunciar-se por meio de despacho fundamentado, nomeadamente, quando a resposta à questão submetida a título prejudicial não suscite nenhuma dúvida razoável.

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

15 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e n.º 5, deste regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo composto por dois voos e objeto de uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro, escala num aeroporto de um Estado-Membro e destino a um aeroporto situado noutro Estado-Membro, um passageiro que chegou ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais que teve origem no primeiro voo, operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode intentar a sua ação de indemnização ao abrigo desse regulamento contra a transportadora comunitária que operou o segundo voo.

16 A resposta a esta questão pressupõe, num primeiro momento, determinar se o Regulamento n.º 261/2004 é aplicável a esse voo.

17 A este respeito, em conformidade com o seu artigo 3.º, n.º 1, alínea b), o Regulamento n.º 261/2004 aplica-se, designadamente, 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 FUE 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.

18 Daqui decorre que a aplicação do Regulamento n.º 261/2004 a uma situação como a prevista nesta disposição pressupõe que estejam reunidos três requisitos, a saber, em primeiro lugar, que esteja em causa um voo com partida de um aeroporto localizado num país terceiro e com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro; em segundo lugar, que esse voo seja operado por uma transportadora aérea operadora comunitária, a saber, em conformidade com o artigo 2.º, alínea c), deste regulamento, uma transportadora titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro; e, em terceiro lugar, que o passageiro em causa não tenha recebido benefícios nem uma indemnização ou não lhe tenha sido prestada assistência no país terceiro de partida (v., neste sentido, Acórdão de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 33).

19 Quanto ao primeiro desses requisitos, o Tribunal de Justiça já teve a oportunidade de declarar que um voo com uma ou várias ligações que foi objeto de uma reserva única constitui um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento n.º 261/2004, o que implica que a aplicabilidade deste regulamento seja apreciada com base no local de partida inicial e no destino final daquele (Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 16 e jurisprudência referida).

20 Assim, um voo sucessivo como o que está em causa no processo principal, que, como o órgão jurisdicional de reenvio constatou, tinha sido objeto de uma reserva única e efetuado a partir de Nova Iorque com destino final a Hamburgo, deve ser considerado que foi efetuado com partida de um aeroporto de um país terceiro e destino a um aeroporto de um Estado-Membro.

21 Quanto ao segundo dos requisitos referidos no n.º 18 do presente despacho, o Tribunal de Justiça declarou que a qualificação de «transportadora aérea operadora», na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, pressupõe, por um lado, a realização do voo em causa e, por outro, a existência de um contrato celebrado com um passageiro (Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 23 e jurisprudência referida).

22 Nesta perspetiva, considerou, nomeadamente, que estava abrangida por essa qualificação uma transportadora aérea que, à semelhança da KLM no processo principal, realiza um dos voos de um voo sucessivo ao abrigo de um contrato de transporte que essa transportadora celebrou com o passageiro em causa (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.ºs 24 e 25).

23 Por conseguinte, um voo sucessivo em que um dos voos é operado por uma transportadora como a KLM, que se verificou possuir uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro, deve ser considerado um voo operado por uma transportadora aérea operadora comunitária, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, não obstante o facto de esse voo sucessivo ter igualmente sido operado, em parte, por uma transportadora não comunitária.

24 Quanto ao terceiro dos requisitos referidos no n.º 18 do presente despacho, não resulta de modo algum do pedido de decisão prejudicial que o passageiro em causa tenha recebido, nos Estados Unidos, benefícios ou uma indemnização e que lhe tenha sido prestada assistência.

25 Por conseguinte, e salvo se o passageiro em causa tiver recebido, nos Estados Unidos, benefícios ou uma indemnização e lhe tiver sido prestada assistência, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, um voo sucessivo com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro e com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro e operado, em parte, por uma transportadora aérea operadora comunitária, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, no caso em apreço, a KLM, está abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento.

26 Por conseguinte, num segundo momento, importa determinar se o passageiro desse voo sucessivo que foi objeto uma reserva única, que chegou com um atraso de três horas ou mais ao seu destino final, pode intentar a sua ação de indemnização, prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, contra qualquer uma das transportadoras aéreas que realizaram esse voo, incluindo contra a transportadora aérea operadora com a qual esse passageiro celebrou o contrato de transporte, mas cujo voo não originou esse atraso.

27 A este respeito, importa recordar que os passageiros de voos atrasados devem ser considerados titulares do direito a indemnização previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, caso, à chegada ao seu destino final, o tempo que perderam seja igual ou superior a três horas (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 61; v., também, neste sentido, Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 37).

28 No que se refere ao devedor da indemnização devida no caso de atraso considerável à chegada de um voo sucessivo, como o que está em causa no processo principal, o Tribunal de Justiça precisou que qualquer transportadora aérea operadora que participe na realização de, pelo menos, um voo desse voo sucessivo é devedora dessa indemnização, independentemente da questão de saber se o voo que operou está ou não na origem do atraso considerável do passageiro à chegada ao seu destino final (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.ºs 20 a 26).

29 A este propósito, o Tribunal de Justiça salientou, antes de mais, que os voos com uma ou várias ligações objeto de uma reserva única devem ser entendidos como um todo, tal como recordado no n.º 19 do presente despacho, o que implica que, no âmbito desses voos, uma transportadora aérea operadora que realizou o segundo voo não se pode escudar na má execução de um voo anterior operado por outra transportadora aérea (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 27).

30 Em seguida, o Tribunal de Justiça recordou que o artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004 precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro em causa, cumprir obrigações impostas por este regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com esse passageiro. Deste modo, numa situação em que, no âmbito de um voo sucessivo composto por dois voos objeto de uma reserva única, o primeiro voo é realizado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora aérea operadora que não a transportadora aérea operadora que celebrou o contrato de transporte com o referido passageiro e que efetuou o segundo voo, esta última transportadora continua contratualmente vinculada àquele passageiro, mesmo no âmbito da execução do primeiro voo (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.ºs 28 e 29).

31 Por outro lado, o Tribunal de Justiça observou que esta solução se justificava pelo objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, enunciado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, a fim de assegurar que os passageiros transportados sejam indemnizados pela transportadora aérea operadora que com eles celebrou o contrato de transporte, sem ter em conta os acordos efetuados por essa transportadora relativos à realização de outros voos que compõem o voo sucessivo que comercializou (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 30).

32 Por último, o Tribunal de Justiça recordou que, em conformidade com o artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, as obrigações que incumbem a uma transportadora aérea operadora por força deste regulamento não prejudicam o direito de a referida transportadora exigir uma indemnização, nos termos do direito nacional aplicável, a qualquer pessoa, incluindo terceiros, que tenha causado o incumprimento das suas obrigações por parte dessa transportadora, o que permite, tratando-se de um voo sucessivo objeto de uma reserva única e que foi realizado ao abrigo de um acordo de partilha de código, à transportadora aérea operadora que teve de proceder ao pagamento da indemnização

prevista pelo Regulamento n.º 261/2004, devido ao atraso considerável que afetou um voo que não foi efetuado pela mesma, reclamar à transportadora aérea operadora a quem incumbe a responsabilidade desse atraso a compensação desse encargo financeiro (Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.os 31 e 32).

33 Atendendo ao exposto, há que responder à questão submetida que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e n.º 5, deste regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo composto por dois voos e objeto de uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro, escala num aeroporto de um Estado-Membro e destino a um aeroporto situado noutro Estado-Membro, um passageiro que chegou ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais que teve origem no primeiro voo, operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode intentar a sua ação de indemnização ao abrigo desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que operou o segundo voo.

Quanto às despesas

34 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 (Nona Secção) decide:

O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.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, lidos em conjugação com o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e n.º 5, desse regulamento, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de um voo sucessivo composto por dois voos e objeto de uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro, escala num aeroporto de um Estado-Membro e destino a um aeroporto situado noutro Estado-Membro, um passageiro que chegou ao seu destino final com um atraso de três horas ou mais que teve origem no primeiro voo, operado, ao abrigo de um acordo de partilha de código, por uma transportadora estabelecida num país terceiro, pode intentar a sua ação de indemnização ao abrigo desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que operou o segundo voo.

Assinaturas