Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

7 de julho de 2022 *

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização e assistência aos passageiros — Cancelamento ou atraso considerável dos voos — Artigo 5.º, n.º 3 — Isenção da obrigação de indemnização — Circunstâncias extraordinárias — Falha generalizada do sistema de abastecimento de combustível das aeronaves no aeroporto»

No processo C-308/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (Portugal), por Decisão de 25 de janeiro de 2021, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 14 de maio de 2021, no processo

KU,

OP,

GC

contra

SATA International — Azores Airlines, SA,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: N. Jääskinen, presidente de secção, K. Jürimäe (relatora), presidente da Terceira Secção, e N. Piçarra, juiz,

advogado-geral: N. Emiliou,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

considerando as observações apresentadas:

– em representação do Governo português, por P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz e P. Pisco Santos, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: português.

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

– em representação da Comissão Europeia, por L. Santiago de Albuquerque e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

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 KU, OP e GC à SATA International — Azores Airlines, SA (a seguir «SATA International»), a respeito do direito a indemnização dos passageiros, ao abrigo deste regulamento, na sequência de uma falha generalizada do sistema de abastecimento de combustível de um aeroporto que provocou o atraso de mais de três horas de um voo ou o cancelamento do voo.

Quadro jurídico

3 Os considerandos 1, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:

«(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.

[...]

(14) Tal como ao abrigo da [Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38)], 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 O artigo 5.º deste regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», 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, 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.

[...]

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 O artigo 7.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», tem a seguinte redação:

«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;

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;

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.

[...]»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

6 GC adquiriu um bilhete para o voo S4321, operado pela SATA International no dia 10 de maio de 2017, com partida de Lisboa (Portugal), às 12 h 50, e chegada, no mesmo dia, ao aeroporto de Ponta Delgada (Açores, Portugal), às 14 h 15 (hora local). GC chegou ao destino às 19 h 30, ou seja, com um atraso de cinco horas e quinze minutos em relação à hora de chegada inicialmente prevista.

7 KU reservou um voo sucessivo que lhe permitiria viajar no dia 10 de maio de 2017, de Lisboa para Santa Maria (Açores, Portugal), com transbordo em Ponta Delgada. Esse voo sucessivo, com base numa reserva única, era composto por dois voos operados pela SATA International, a saber, o voo S4321 e o voo SP107, cuja partida estava prevista para o mesmo dia, às 18 h 45 (hora local). Devido ao atraso na chegada do voo S4321, KU não conseguiu embarcar no voo SP107 com destino a Santa Maria.

8 OP adquiriu um bilhete para o voo S4142, operado pela SATA International no dia 10 de maio de 2017, com partida do Pico (Açores, Portugal), às 17 h 35, e chegada a Lisboa, às 21 h 05 (hora local). Uma vez que o voo S4142 foi cancelado, OP foi reencaminhado, em 10 de maio de 2017, para o voo S4136, com partida da Terceira (Açores, Portugal), às 21 h 25, e destino a Lisboa.

9 O atraso do voo S4321 e o cancelamento do voo S4142 foram provocados por uma falha súbita e imprevista do sistema de abastecimento de combustível do aeroporto de Lisboa, ocorrida no dia 10 de maio de 2017, a partir das 13 h 19.

10 Esta falha, que implicou a reorganização de todas as operações aeronáuticas da plataforma de estacionamento desse aeroporto, motivou a necessidade de recorrer aos centros de combustível dos aeroportos próximos.

11 GC, KU e OP apresentaram individualmente à SATA International, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, um pedido de indemnização pelo prejuízo que sofreram, resultante, para os primeiros, de um atraso de mais de três horas do voo e, para o último, do cancelamento do voo, que implicou igualmente um atraso de mais de três horas à chegada. A SATA International indeferiu estes pedidos com o fundamento de que esses atrasos não lhe eram imputáveis, mas resultavam de uma falha do sistema de abastecimento de combustível do aeroporto, de resto, imprevista e inesperada.

12 Os demandantes no processo principal intentaram então uma ação no Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (Portugal). Esse órgão jurisdicional interroga-se sobre se esta falha constitui uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que permitiria à SATA International ficar isenta de qualquer responsabilidade. Interroga-se, em especial, sobre a interpretação do conceito de «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, quando, como no caso em apreço, o atraso de mais de três horas ou o cancelamento de um voo são causados por uma falha de abastecimento de combustível no aeroporto de origem dos voos ou da aeronave em causa e esse aeroporto é responsável pela gestão do sistema de abastecimento de combustível.

13 Recordando a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se uma situação como a descrita no número anterior se enquadra no conceito de «circunstância extraordinária» ou se deve ser considerada inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, de modo que essa transportadora não se poderá eximir à sua obrigação de indemnização nessa situação.

14 Nestas circunstâncias, o Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O atraso superior a três horas ou o cancelamento de voos causados por uma falha de abastecimento de combustível no aeroporto de origem, sendo a gestão do sistema de combustível da responsabilidade deste aeroporto, constitui uma "circunstância extraordinária", nos termos e para os efeitos do disposto no art. 5.°, n.º 3 do [Regulamento n.º 261/2004]?»

Quanto à questão prejudicial

15 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, quando o aeroporto de origem dos voos ou da aeronave em causa é responsável pela gestão do sistema de abastecimento de combustível das aeronaves, uma falha generalizada do abastecimento de combustível é suscetível de ser considerada uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição.

16 A título preliminar, há que recordar que, em caso de cancelamento de um voo, o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 prevê que os passageiros em causa têm direito a receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, salvo se tiverem sido previamente informados desse cancelamento nos prazos previstos nas subalíneas i) a iii) dessa alínea c).

17 Todavia, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste, isenta a transportadora aérea operadora dessa obrigação de indemnização, se esta 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.

18 Caso tais circunstâncias se verifiquem, o Tribunal de Justiça declarou que incumbe igualmente à transportadora aérea operadora provar que adotou as medidas adaptadas à situação, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, a fim de evitar que esta levasse ao cancelamento do voo em causa. Não pode, no entanto, ser-lhe exigido que aceite sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante (Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 22 e jurisprudência referida).

19 Por outro lado, o Tribunal de Justiça declarou igualmente que, quando os passageiros sofram à chegada um atraso considerável do seu voo, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, dispõem de um direito a indemnização com base no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 (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 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 34 e 40). Todavia, tal atraso não confere aos passageiros o direito a indemnização se a transportadora aérea estiver em condições de provar que o atraso considerável se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas

mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis (Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 69, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 40).

20 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa acontecimentos 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, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação caso a caso (Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 23 e jurisprudência referida).

21 Em primeiro lugar, importa, pois, determinar, no caso em apreço, se uma falha generalizada do abastecimento de combustível é suscetível de constituir, devido à sua natureza ou à sua origem, um acontecimento que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, quando o aeroporto de origem dos voos ou da aeronave em questão é responsável pela gestão do sistema de abastecimento de combustível.

22 Sendo o combustível indispensável ao transporte aéreo de passageiros, as operações de abastecimento de combustível enquadram-se, portanto, em princípio, no exercício normal da atividade de uma transportadora aérea. Do mesmo modo, um problema técnico ocorrido aquando de uma operação de abastecimento realizada em colaboração com o pessoal da transportadora aérea em causa é suscetível de constituir um acontecimento inerente ao exercício normal dessa atividade (v., por analogia, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 30).

23 Em contrapartida, este problema de abastecimento de combustível, quando resulte de uma falha generalizada do sistema de abastecimento cuja gestão pertence ao aeroporto, deve ser distinguido da hipótese referida no número anterior, não podendo esse acontecimento ser equiparado a um problema técnico, por natureza circunscrito a uma só aeronave. O referido problema de abastecimento não pode, assim, ser considerado intrinsecamente ligado ao funcionamento da aeronave que deveria ter efetuado o voo cancelado ou que efetuou o voo atrasado (v., por analogia, Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 18). Por conseguinte, esse acontecimento não é suscetível de constituir, devido à sua natureza ou à sua origem, um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

24 Não obstante, uma vez que os dois requisitos constitutivos do conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, são cumulativos, importa, em segundo lugar, determinar se o referido acontecimento escapa totalmente ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa.

25 A este respeito, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa ao conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora (Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 39). Estão assim abrangidos por este conceito, enquanto ocorrência de acontecimentos ditos «externos», os que resultam da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, na prática, mais ou menos frequentes, mas que a transportadora aérea não controla, porque têm por origem um facto natural ou de um terceiro, como outra

transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária (v., neste sentido, Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.os 40 e 41).

26 É assim que, quando o sistema de abastecimento de combustível de um aeroporto é gerido por este ou por um terceiro, a falha generalizada do abastecimento de combustível deve ser considerada um acontecimento cuja origem é externa à transportadora aérea e que, por conseguinte, escapa ao seu controlo efetivo.

27 No entanto, como decorre dos n.os 17 a 19 do presente acórdão, uma vez que, para se eximir à sua obrigação de indemnização, a transportadora aérea cujo voo sofreu um atraso considerável ou foi cancelado em virtude de uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste regulamento, é obrigada a demonstrar que essa circunstância não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e que adotou as medidas adequadas à situação para tentar minimizar as suas consequências, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tomando em consideração todas as circunstâncias do litígio no processo principal e os elementos de prova apresentados pela transportadora aérea em causa, se esta, a menos que aceitasse sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante, adotou essas medidas, nomeadamente utilizando todos os meios à sua disposição para assegurar um reencaminhamento razoável, satisfatório e o mais célere possível dos passageiros afetados por um atraso considerável ou um cancelamento do voo, em conformidade, especialmente, com o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, mencionado no considerando 1 do referido regulamento (v., neste sentido, Despacho de 30 de março de 2022, Orbest, C-659/21, não publicado, EU:C:2022:254, n.º 26).

28 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à questão submetida que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, quando o aeroporto de origem dos voos ou da aeronave em causa é responsável pela gestão do sistema de abastecimento de combustível das aeronaves, uma falha generalizada do abastecimento de combustível é suscetível de ser considerada uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição.

Quanto às despesas

29 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 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, deve ser interpretado no sentido de que, quando o aeroporto de origem dos voos ou da aeronave em causa é responsável pela gestão do sistema de abastecimento de combustível das aeronaves,

uma falha generalizada do abastecimento de combustível é suscetível de ser considerada uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição.

Assinaturas