DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

30 de março de 2022 (*)

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.° do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.° 261/2004 — Regras comuns em matéria de indemnização e de assistência aos passageiros em caso de cancelamento ou de atraso considerável de um voo — Artigo 5.°, n.° 3 — Dispensa da obrigação de indemnização — Conceito de "circunstâncias extraordinárias" — Falha técnica da aeronave causada pelo embate de um veículo de catering pertencente a um terceiro contra a referida aeronave estacionada no aeroporto»

No processo C-659/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.° TFUE, pelo Tribunal da Relação de Lisboa (Portugal), por Decisão de 14 de setembro de 2021, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 2 de novembro de 2021, no processo

Orbest, S.A.

contra

CS,

QN,

OP e o.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: N. Jääskinen, presidente de secção, N. Piçarra e M. Gavalec (relator), juízes,

advogado-geral: M. Szpunar,

secretário: A. Calot Escobar,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por despacho fundamentado, nos termos do artigo 99.° do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

profere o presente

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento (CE) n.° 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.° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Orbest, S.A., transportadora aérea, a CS, QN, OP e o., a respeito de um pedido de indemnização pelo dano resultante do cancelamento de um voo.

Quadro jurídico

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

«(1) A ação da [União Europeia] 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, e aprovada, em nome da Comunidade Europeia, 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.° 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.°, 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.°, 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 Sob a epígrafe «Direito a indemnização», o artigo 7.° do referido regulamento prevê, no seu n.° 1:

«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).

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 Os recorrentes no processo principal efetuaram, junto da Orbest, uma reserva para um voo com partida de Lisboa (Portugal), previsto para 16 de agosto de 2018, às 14 h 30, com destino a Samaná (República Dominicana), com chegada prevista no mesmo dia às 17 h 35.

7 Devido a uma falha técnica causada pelo embate de um veículo de *catering* contra as rodas da aeronave que devia efetuar esse voo e que se encontrava estacionada no aeroporto, as autoridades aeroportuárias consideraram que eram necessárias verificações e reparações, o que provocou o atraso e posterior cancelamento do referido voo.

8 Na sequência deste cancelamento, os passageiros foram reencaminhados para a República Dominicana num voo operado por outra transportadora aérea, no dia seguinte, 17 de agosto de 2018, às 16 horas, com chegada a Punta Cana (República Dominicana) nesse mesmo dia. Os recorrentes no processo principal tiveram ainda de efetuar o trajeto de autocarro entre Punta Cana e Samaná, com uma duração de cerca de 4 h 30, com chegada a Samaná em 18 de agosto de 2018, às 2 horas da manhã.

9 Os recorrentes no processo principal interpuseram recurso no Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa — Juízo Local Cível de Lisboa — Juiz 3 (Portugal), tendo este órgão jurisdicional condenado a Orbest, com fundamento no artigo 7.°, n.° 1, alínea c), do Regulamento n.° 261/2004, a pagar a cada um deles uma indemnização no valor de 600 euros, acrescida de juros de mora, à taxa legal.

10 A Orbest interpôs recurso para o órgão jurisdicional de reenvio.

11 Em apoio do seu recurso, a Orbest sustenta que o cancelamento do voo em causa no processo principal foi provocado por uma falha técnica que constitui uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 261/2004. Segundo a Orbest, o serviço de *catering* não é um elemento essencial do contrato de transporte, pelo que os danos resultantes do embate de uma aeronave contra um veículo de *catering* aquando da prestação desse serviço não podem ser considerados inerentes ao exercício normal da atividade de transporte aéreo de passageiros, mesmo que o prestador desse serviço tenha sido contratado pela transportadora aérea. Assim, nessa hipótese, o atraso e o cancelamento do voo foram causados pela conduta de operadores terceiros do setor, sobre os quais a transportadora aérea não tem nenhuma influência nem controlo, pelo que essa conduta não lhe pode, em caso nenhum, ser imputável.

12 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o embate entre uma aeronave estacionada no aeroporto e um veículo de *catering*, causado pela deslocação deste último, constitui uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 261/2004.

13 Na verdade, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, no Despacho de 14 de novembro de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), o Tribunal de Justiça declarou que esta disposição deve ser interpretada no sentido de que o embate de uma escada móvel de embarque de um aeroporto

contra uma aeronave não pode ser qualificado de circunstância extraordinária, na aceção desta disposição. Todavia, o referido órgão jurisdicional duvida que a solução decorrente deste despacho possa, apesar da aparente semelhança dos factos, ser transposta para o processo principal, uma vez que, no caso em apreço, o embate é imputável a um terceiro, a saber, ao prestador do serviço de *catering*, sem que a transportadora aérea tenha desempenhado algum papel no embate. Além disso, observa que os órgãos jurisdicionais nacionais adotaram interpretações divergentes do artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 261/2004.

14 Foi neste contexto que o Tribunal da Relação de Lisboa (Portugal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O embate de um veículo de *catering* contra uma aeronave estacionada no aeroporto constitui uma "circunstância extraordinária", nos termos e para os efeitos previstos nos considerandos 14 e 15 e no artigo 5.°, n.° 3[,] do Regulamento [n.° 261/2004]?»

Quanto à questão prejudicial

15 Nos termos do artigo 99.° do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, quando a resposta a uma questão submetida a título prejudicial possa ser claramente deduzida da jurisprudência ou quando a resposta a essa questão não suscite nenhuma dúvida razoável, o Tribunal pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz relator, ouvido o advogado-geral, decidir pronunciar-se por meio de despacho fundamentado.

16 Há que aplicar esta disposição no âmbito do presente reenvio prejudicial.

17 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que a falha técnica de uma aeronave, causada pelo embate de um veículo de *catering* pertencente a um terceiro contra essa aeronave estacionada no aeroporto, é suscetível de ser abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

18 A título preliminar, importa recordar que, em caso de cancelamento de um voo, o artigo 5.°, n.° 1, do Regulamento n.° 261/2004 prevê que os passageiros em causa têm direito a receber da transportadora aérea operadora uma indemnização nos termos do artigo 7.°, n.° 1, deste regulamento, salvo se tiverem sido previamente informados desse cancelamento nos prazos previstos no n.° 1, alínea c), i) a iii), deste artigo 5.°

19 Todavia, o artigo 5.°, n.° 3, do referido regulamento, lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste, exime a transportadora aérea operadora dessa obrigação de indemnização se a mesma 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. Além disso, caso tais circunstâncias se verifiquem, 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 lhe pode, no entanto, ser 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.° 22).

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.° 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.° 23 e jurisprudência referida).

21 Quanto ao primeiro requisito, há que recordar que, quando uma falha técnica de uma aeronave estacionada no aeroporto tem origem exclusiva no embate contra um objeto estranho, essa falha não pode ser considerada intrinsecamente ligada ao sistema de funcionamento do aparelho. Por conseguinte, a falha em causa não pode ser considerada inerente, pela sua natureza ou origem, ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa (v., por analogia, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.os 24 e 26).

22 No caso em apreço, a falha técnica da aeronave em causa no processo principal, que se encontrava estacionada no aeroporto, tem origem exclusiva no embate contra um veículo de *catering*. Em conformidade com a jurisprudência recordada no número anterior do presente despacho, essa falha não pode ser considerada intrinsecamente ligada ao funcionamento do aparelho nem, por consequência, pela sua natureza ou origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

23 No que respeita ao segundo requisito, 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.° 39).

24 Particularmente, os acontecimentos cuja origem é «externa» têm em comum serem resultantes da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla, porque têm por origem um facto natural ou 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).

25 No presente processo, resulta do pedido de decisão prejudicial que o embate entre a aeronave em causa no processo principal e o veículo de *catering* pertencente a um terceiro foi causado pela deslocação deste último veículo. Por conseguinte, a falha técnica dessa aeronave foi causada por um ato de um terceiro que interfere na atividade aérea ou aeroportuária e que, portanto, escapa ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa (v., por analogia, Despacho de 14 de janeiro de 2021, Airhelp, C-264/20, não publicado, EU:C:2021:26, n.º 24).

26 Não obstante, como decorre do n.° 19 do presente despacho, uma vez que, para se eximir da sua obrigação de indemnização, a transportadora aérea cujo voo foi cancelado em virtude de uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 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 adaptadas 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 lhe fossem exigidos 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 para os passageiros afetados pelo 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 14 de janeiro de 2021, Airhelp, C-264/20, não publicado, EU:C:2021:226, n.os 29 a 32).

27 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à única questão submetida que o artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento n.° 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que a falha técnica de uma aeronave, causada pelo embate de um veículo de *catering* pertencente a um terceiro contra essa aeronave estacionada no aeroporto, é suscetível de ser abrangida pelo conceito de

«circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

Quanto às despesas

28 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 artigo 5.°, n.° 3, do Regulamento (CE) n.° 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.° 295/91, deve ser interpretado no sentido de que a falha técnica de uma aeronave, causada pelo embate de um veículo de *catering* pertencente a um terceiro contra essa aeronave estacionada no aeroporto, é suscetível de ser abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

Assinaturas

---

* Língua do processo: português.