



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

16 de maio de 2024\*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de atraso considerável de um voo — Artigo 5.º, n.º 3 — Dispensa da obrigação de indemnização — Circunstâncias extraordinárias — Falta de pessoal do operador aeroportuário que presta serviços de carregamento de bagagens»

No processo C-405/23,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha), por Decisão de 22 de junho de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 3 de julho de 2023, no processo

**Touristic Aviation Services Ltd**

contra

**Flightright GmbH,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: O. Spineanu-Matei, presidente de secção, S. Rodin (relator) e L. S. Rossi, juízes,

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Touristic Aviation Services Ltd, por S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- em representação da Flightright GmbH, por M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte,
- em representação do Governo Neerlandês, por M. K. Bulterman e J. M. Hoogveld, na qualidade de agentes,

\* Língua do processo: alemão.

– em representação da Comissão Europeia, por G. von Rintelen e N. Yerrell, 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 a Touristic Aviation Services Ltd (a seguir «TAS») à Flightright GmbH a respeito da indemnização reclamada pela Flightright, sucessora dos direitos de passageiros aéreos, à TAS, na sua qualidade de transportadora aérea operadora, na sequência de um atraso considerável de um voo.

### Direito da União

- 3 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 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:
      - i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
      - 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.

[...]»

4 O artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento dispõe:

«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).

[...]»

### **Litígio no processo principal e questão prejudicial**

- 5 Em 4 de julho de 2021, um voo com partida do aeroporto de Colónia-Bona (Alemanha) com destino ao aeroporto de Cós (Grécia) (a seguir «voo em causa»), operado pela TAS, teve um atraso de 3 horas e 49 minutos à chegada.
- 6 Este atraso deveu-se, primeiro, ao facto de o voo anterior já ter sofrido um atraso de 1 hora e 17 minutos devido à falta de pessoal responsável pelo registo dos passageiros; segundo, ao atraso do carregamento das bagagens para o avião pelo facto de o pessoal do operador aeroportuário, responsável por esse serviço, ser também insuficiente, o que provocou um atraso adicional de 2 horas e 13 minutos; e, terceiro, ao facto de as condições meteorológicas que se verificaram após o encerramento das portas terem atrasado ainda mais a descolagem em 19 minutos.
- 7 Neste contexto, a Flightright, à qual vários passageiros do voo em causa cederam os seus direitos a indemnização, intentou uma ação no Amtsgericht Köln (Tribunal de Primeira Instância de Colónia, Alemanha), pedindo a condenação da TAS no pagamento do montante de 800 euros por passageiro, acrescido de juros, nos termos do Regulamento n.º 261/2004. A Flightright sustentou nesse órgão jurisdicional que o atraso do voo em causa não podia ser justificado à luz de circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento.
- 8 Esse órgão jurisdicional julgou a ação procedente sem examinar esta última questão, considerando que esse atraso poderia, em todo o caso, ter sido evitado pela TAS se esta tivesse tomado todas as medidas razoáveis para o minimizar. Com efeito, uma vez que a própria TAS alegou que só tardiamente obteve faixas horárias para o voo anterior, há que deduzir que sabia que o voo em causa sofreria um atraso de, pelo menos, 3 horas. Ora, a TAS não demonstrou que tinha então adotado todas as medidas razoáveis ao seu alcance para evitar ou reduzir esse atraso.
- 9 A TAS interpôs recurso dessa sentença para o Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio. Esta última considera que o órgão jurisdicional de primeira instância devia ter examinado a questão de saber se a falta de pessoal do

operador aeroportuário de Colónia-Bona, invocada pela TAS como estando na origem do atraso considerável do voo em causa, constituía uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

- 10 Com efeito, em caso de resposta afirmativa a esta questão, a TAS não devia ser obrigada a indemnizar a Flightright, uma vez que a parte do atraso do voo em causa que lhe é imputável não atingiria 3 horas. Em contrapartida, se se devesse considerar que as operações de carregamento das bagagens, independentemente do facto de serem asseguradas pelo operador aeroportuário, são inerentes à atividade normal de transportadora aérea, na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça, daí resultaria que o facto de o pessoal desse operador ser insuficiente não pode ser qualificado de «circunstância extraordinária». Neste caso, haveria que confirmar a condenação da TAS, uma vez que só o atraso de 19 minutos após o encerramento das portas devido às condições meteorológicas poderia ser tomado em consideração, subsistindo um atraso de mais de 3 horas imputável à TAS.
- 11 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, por um lado, o serviço de carregamento das bagagens podia ser considerado inerente ao exercício normal da atividade de transportadora aérea, na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça, na medida em que serve diretamente a execução da prestação de serviços de transporte devida aos passageiros pela transportadora aérea em causa, independentemente do facto de a execução desse serviço incumbir ao operador aeroportuário. Por outro lado, poderia precisamente resultar do facto de o referido serviço ser assegurado por esse operador, e não pela própria transportadora ou por um prestador de serviços por ela designado, que a falta de pessoal de carregamento devesse ser considerada uma «causa externa» que escapa ao controlo da referida transportadora e que teve incidência na atividade normal desta última, o que justificaria a sua isenção da obrigação de indemnização. Com efeito, este órgão jurisdicional especifica que, na Alemanha, este serviço é assegurado, em princípio, por uma empresa aeroportuária, embora a legislação alemã preveja que os utilizadores de um aeroporto podem também efetuar eles próprios os serviços de assistência em escala ou confiá-los a um prestador de serviços à sua escolha.
- 12 Nestas circunstâncias, o Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que a falta de pessoal do operador aeroportuário ou de uma empresa mandatada pelo operador aeroportuário para o carregamento de bagagens a efetuar por este constitui uma circunstância extraordinária na aceção desta disposição, que tem um efeito externo e incontável na atividade normal da transportadora aérea que utiliza este serviço do operador aeroportuário/empresa por este mandatada, ou o carregamento de bagagens pelo operador aeroportuário/empresa por este mandatada e a falta de pessoal de carregamento por parte daquele[/daquela] devem ser atribuídos ao exercício normal da atividade desta transportadora aérea, de modo que a exoneração de responsabilidade prevista [na referida disposição] só pode ser considerada se o motivo da falta de pessoal constituir uma circunstância extraordinária na aceção [da mesma] disposição?»

### **Quanto à admissibilidade do pedido de decisão prejudicial**

- 13 A Flightright invoca a inadmissibilidade do pedido de decisão prejudicial, uma vez que este último não contém os elementos necessários para responder à questão prejudicial, ou seja, se a TAS exerce um controlo sobre o operador aeroportuário de Colónia-Bona, responsável pelo carregamento das bagagens para os aviões, em virtude da relação contratual existente entre ambos.
- 14 Há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão judicial a tomar, tem competência exclusiva para apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que submete ao Tribunal de Justiça, as quais gozam de uma presunção de pertinência. Por conseguinte, desde que as questões submetidas sejam relativas à interpretação ou à validade do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se, salvo se for manifesto que a interpretação solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispuser dos elementos de facto ou de direito necessários para dar uma resposta útil às referidas questões (Acórdão de 22 de fevereiro de 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, n.º 35).
- 15 No caso em apreço, embora seja verdade que o órgão jurisdicional de reenvio não especifica, no seu pedido de decisão prejudicial, se a TAS exerce ou não um controlo efetivo sobre o operador aeroportuário de Colónia-Bona, tal não impede, contudo, o Tribunal de Justiça de dar uma resposta útil à questão prejudicial, tendo em conta estas duas possibilidades.
- 16 Daqui resulta que o pedido de decisão prejudicial é admissível.

### **Quanto à questão prejudicial**

- 17 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 o facto de o pessoal do operador aeroportuário responsável pelas operações de carregamento das bagagens para os aviões ser em número insuficiente pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição.
- 18 A este respeito, importa recordar, antes de mais, que os artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, lidos à luz do princípio da igualdade de tratamento, devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem, por um lado, ser equiparados aos passageiros de voos cancelados para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto no artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento e, por outro, invocar esse direito a indemnização quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a 3 horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final 3 horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea (Acórdão de 25 de janeiro de 2024, Laudamotion e Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, n.º 19 e jurisprudência referida).

- 19 Assim, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros afetados por um voo que tenha sofrido um atraso igual ou superior a 3 horas na chegada ao seu destino final têm direito a indemnização da transportadora aérea operadora, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, a menos que tenham sido previamente informados desse atraso nos prazos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i) a iii), do referido regulamento.
- 20 No entanto, tal atraso não confere aos passageiros o direito a indemnização se a transportadora aérea operadora 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 na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 [Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International — Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.º 19 e jurisprudência referida].
- 21 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 os eventos 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 casuística [Acórdão de 11 de maio de 2023, TAP Portugal (Morte do copiloto), C-156/22 à C-158/22, EU:C:2023:393, n.º 18 e jurisprudência referida].
- 22 No caso em apreço, embora o atraso de mais de 3 horas verificado à chegada do voo em causa se deva a vários motivos, a questão prejudicial diz exclusivamente respeito ao atraso relacionado com a insuficiência do pessoal designado pelo operador aeroportuário para o carregamento das bagagens.
- 23 Em primeiro lugar, no que respeita à condição segundo a qual o evento em causa não deve ser, pela sua natureza ou origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, o Tribunal de Justiça declarou, no que respeita às operações de abastecimento de combustível de uma aeronave, que, mesmo que essas operações se enquadrem, em princípio, no exercício normal da atividade de transportadora aérea, um problema que surgiu no decurso das referidas operações resultante de uma falha generalizada do sistema de abastecimento de combustível cuja gestão pertencia ao aeroporto preenchia essa condição, uma vez que esse evento não pode ser considerado intrinsecamente ligado ao funcionamento da aeronave que efetuou um voo atrasado [v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International — Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.ºs 22 e 23].
- 24 Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, à luz das circunstâncias do processo principal, se, no caso em apreço, as falhas constatadas nas operações de carregamento das bagagens devem ser consideradas generalizadas, na aceção da jurisprudência referida no número anterior. Se assim for, estas falhas não serão, por isso, suscetíveis de constituir, devido à sua natureza ou à sua origem, um evento inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.
- 25 Em segundo lugar, no que respeita à condição segundo a qual o evento em causa deve escapar ao controlo efetivo da transportadora aérea operadora em causa, há que recordar que os eventos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» a essa transportadora aérea. Estão assim abrangidos por este conceito, enquanto ocorrência de eventos designados «externos», os que resultam da atividade de transportadora aérea e de circunstâncias externas, na prática, mais ou menos frequentes, mas que uma 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. É o que sucede, nomeadamente, quando o sistema de abastecimento de combustível de um aeroporto que é gerido pelo operador deste último ou por um terceiro sofre uma falha generalizada [v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International — Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.ºs 25 e 26].

- 26 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio especifica que o carregamento das bagagens para o avião por parte da TAS se atrasou devido à insuficiência do pessoal designado para essas operações pelo operador aeroportuário de Colónia-Bona.
- 27 Cabe a esse órgão jurisdicional apreciar, à luz das circunstâncias do processo principal, se as falhas constatadas nas operações de carregamento das bagagens no aeroporto de Colónia-Bona escapavam ao controlo da TAS. A este respeito, há que salientar que tal não seria o caso se a TAS estivesse habilitada a exercer um controlo efetivo sobre o operador desse aeroporto.
- 28 Na hipótese de o órgão jurisdicional de reenvio considerar que o atraso considerável do voo em causa se deveu efetivamente a circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, cabe-lhe ainda 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 demonstrou que essas circunstâncias não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e que adotou as medidas adequadas à situação para tentar minimizar as suas consequências, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante [v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International — Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.º 27].
- 29 A este respeito, há que considerar que a referida transportadora aérea estava em condições de evitar o atraso verificado no carregamento das bagagens, por exemplo, se lhe fosse possível recorrer, para esta operação, aos serviços de outro prestador, com capacidade suficiente para prestar esses serviços sem atraso, no momento em que sabia ou devia saber que o operador aeroportuário não dispunha dessa capacidade.
- 30 Atendendo a todos os fundamentos 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 o facto de o pessoal do operador aeroportuário responsável pelas operações de carregamento das bagagens para os aviões ser em número insuficiente pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição. No entanto, para se eximir da sua obrigação de indemnização dos passageiros prevista no artigo 7.º deste regulamento, a transportadora aérea cujo voo sofreu um atraso considerável devido a essa circunstância extraordinária está obrigada a demonstrar que esta circunstância não poderia ter sido evitada ainda que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e que adotou as medidas adequadas à situação para tentar minimizar as suas consequências.

## Quanto às despesas

- 31 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 (Nona 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:**

**o facto de o pessoal do operador aeroportuário responsável pelas operações de carregamento das bagagens para os aviões ser em número insuficiente pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição. No entanto, para se eximir da sua obrigação de indemnização dos passageiros prevista no artigo 7.º deste regulamento, a transportadora aérea cujo voo sofreu um atraso considerável devido a essa circunstância extraordinária está obrigada a demonstrar que esta circunstância não poderia ter sido evitada ainda que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e que adotou as medidas adequadas à situação para tentar minimizar as suas consequências.**

Assinaturas