



Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

1 de outubro de 2020*

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de atraso considerável de um voo — Direito a indemnização em caso de atraso — Duração do atraso — Hora de abertura da porta do avião no destino — Hora efetiva de chegada — Hora programada de chegada — Questão sobre a qual o Tribunal de Justiça já se tenha pronunciado ou resposta a uma questão que possa ser claramente deduzida da jurisprudência»

No processo C-654/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 2 de julho de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 3 de setembro de 2019, no processo

FP Passenger Service GmbH

contra

Austrian Airlines AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: L. S. Rossi, presidente de secção, J. Malenovský (relator) e F. Biltgen, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

considerando as observações apresentadas:

- em representação da FP Passenger Service GmbH, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin, e B. Passin, Rechtsanwalt,
- em representação da Austrian Airlines AG, por G. Gries, Rechtsanwalt,
- em representação do Governo austríaco, por J. Schmoll e G. Kunnert, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo alemão, por J. Möller e M. Hellmann, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,

* Língua do processo: alemão.

– em representação da Comissão Europeia, por W. Mölls e N. Yerrell, na qualidade de agentes,
vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por meio de despacho fundamentado, em conformidade com o artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,
profere o presente

Despacho

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação dos artigos 5.º a 7.º 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 FP Passenger Service GmbH à Austrian Airlines AG a respeito da indemnização de um passageiro desta última pelo atraso com que a aeronave em que se encontrava chegou ao aeroporto de Viena-Schwechat (Áustria).

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 deste regulamento, sob a epígrafe «Definições», tem a seguinte redação:
«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
[...]
f) “Bilhete”, um documento válido que dá direito a transporte, ou um equivalente num suporte diferente do papel, incluindo o suporte eletrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado;
[...]
h) “Destino final”, o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada.»
- 5 O artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», 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:
[...]

- 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.

[...]»

6 O artigo 6.º do mesmo 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, cinco 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.»

7 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe:

«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;

[...]

2. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; [...]

[...]

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.

[...]

4. As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

- 8 A FP Passenger Service, recorrente no processo principal, está sub-rogada nos direitos de um passageiro que dispunha de uma reserva na Austrian Airlines para o voo com o número OS 2344, com partida de Hurghada (Egito) e destino a Viena (Áustria), com partida prevista para 20 de agosto de 2017, às 10 h 50, e chegada prevista para o mesmo dia, às 15 h 20.
- 9 Tendo descolado de Hurghada apenas às 14 h 22, o avião chegou ao aeroporto de Viena-Schwechat, em 20 de agosto de 2017, com um atraso cuja importância pode variar em função do momento que seja determinado como o da sua chegada. A este respeito, a decisão de reenvio menciona várias horas distintas:
- 18 h 14: «*touch down*» (aterragem). Este momento é assinalado por um trabalhador do aeroporto;
 - 18 h 17: «*Actual Time of Arrival*» (ATA) (hora de chegada real). Trata-se do momento em que a aeronave chega à sua posição final. Esta operação é igualmente assinalada por um trabalhador do aeroporto;
 - 18 h 18: os travões de estacionamento do avião foram engatados, o que foi automaticamente assinalado pelo avião;
 - 18 h 22: a tripulação indicou que a aeronave tinha chegado à sua posição de estacionamento.
- 10 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, não está demonstrado que o tempo decorrido antes da abertura das portas da aeronave tenha sido anormalmente longo. Em contrapartida, o aparelho foi estacionado num ponto afastado, de onde os passageiros foram transportados de autocarro até ao terminal do aeroporto. Não é possível determinar se, na hipótese de a aeronave ter aterrado à hora programada, teria sido direcionada para este ponto de estacionamento ou para outro. O órgão jurisdicional de reenvio precisa, neste contexto, que os aviões que aterram no aeroporto de Viena-Schwechat estacionam tanto na pista, onde os passageiros saem do avião por uma escada e alcançam o terminal através de um transporte de vaivém, como através de uma manga que permite aceder diretamente aos edifícios do aeroporto.
- 11 A FP Passenger Service intentou uma ação de indemnização no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria), com vista a obter uma indemnização no montante de 400 euros, acrescido de juros, a título do atraso sofrido. Em apoio do seu pedido, sustentou que, tendo a partida do voo em causa sido atrasada, o seu destino final só pôde efetivamente ser alcançado às 18 h 22, ou seja, a hora em que a aeronave atrasada chegou à sua posição de estacionamento.

- 12 Todavia, a FP Passenger Service alegou que, para efeitos da determinação do atraso, o momento a tomar em conta era o da abertura das portas, ou seja, o momento em que os passageiros puderam sair da aeronave. No caso em apreço, essa abertura ocorreu mais de três horas depois da hora programada de chegada.
- 13 A Austrian Airlines sustentou, por seu turno, que o atraso sofrido pelo voo em causa tinha sido inferior a três horas. Com efeito, a aeronave não chegou ao seu destino final às 18 h 22, mas às 18 h 17. Com efeito, para efeitos da aplicação do direito a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, tanto a hora programada de chegada como a hora de chegada real correspondem à hora a que a aeronave aterrou no aeroporto de destino. Esta hora não inclui o tempo necessário para a abertura das portas.
- 14 Ao aceitar a posição da Austrian Airlines, o órgão jurisdicional de primeira instância declarou improcedente a ação da FP Passenger Service, com o fundamento de que, para determinar o atraso efetivo de um voo, havia que comparar a hora programada de chegada com a hora de chegada real. Uma vez que esta comparação apenas revelava, no caso em apreço, um atraso de 2 horas e 57 minutos, o órgão jurisdicional de primeira instância decidiu que a FP Passenger Service não tinha direito a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.
- 15 A recorrente no processo principal interpôs recurso dessa decisão para o órgão jurisdicional de reenvio. Este último considera que há que aplicar o Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141). Consequentemente, para calcular a extensão do atraso, há que determinar em que momento as portas da aeronave teriam sido abertas se o voo não se tivesse atrasado, podendo então esse momento ser comparado àquele a que estas portas realmente se abriram. A este respeito, embora os planos de voo não mencionem a hora de abertura das portas programada, a experiência demonstra que o período entre a hora a que a aeronave chega à sua posição de estacionamento e a abertura das portas é geralmente idêntico para todos os voos. Daqui decorre que o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real, por um lado, e o período entre a hora programada de chegada e a abertura das portas programada, por outro, são idênticos, de forma que nenhum desses períodos deve ser tomado em conta no âmbito do cálculo do atraso.
- 16 Em contrapartida, se, num determinado caso, o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real for anormalmente longo e o passageiro fizer prova disso, há que tomar em conta a diferença entre o período real e o período habitualmente necessário para a abertura das portas, a fim de acrescentar este ao atraso calculado em conformidade com as considerações precedentes. Todavia, no caso em apreço, há que partir do princípio de que o período entre a hora de chegada real e a abertura das portas real não excedeu o período habitual, pelo que esse período não deve ser tomado em conta.
- 17 O órgão jurisdicional de reenvio precisa que não existe jurisprudência nacional assente a este respeito.
- 18 Foi nestas circunstâncias que o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:
- «Devem os artigos 5.º [a] 7.º do Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretados no sentido de que, atendendo ao Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), nos termos do qual o momento da abertura das portas é considerado determinante para calcular o atraso, há que ter em conta a diferença entre a hora de abertura efetiva das portas e a hora de chegada programada, ou a diferença entre a hora de abertura efetiva das portas e a hora de abertura prevista das portas em caso de chegada à hora programada?»

Quanto à questão prejudicial

- 19 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a abertura das portas da aeronave.
- 20 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, este último pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, pronunciar-se por meio de despacho fundamentado, quando uma questão submetida a título prejudicial for idêntica a uma questão sobre a qual o Tribunal de Justiça já se tenha pronunciado, quando a resposta a essa questão possa ser claramente deduzida da jurisprudência ou quando a resposta à questão submetida a título prejudicial não suscite nenhuma dúvida razoável.
- 21 Sendo esse o caso no presente processo, há que aplicar esta disposição.
- 22 Antes de mais, há que recordar que não decorre expressamente da redação do Regulamento n.º 261/2004 que os passageiros de voos atrasados à chegada beneficiem de um direito a uma indemnização pela transportadora aérea operadora em conformidade com o artigo 7.º desse regulamento, uma vez que o conceito de «atraso do voo» no referido regulamento só tem textualmente em conta a hora programada de partida (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, *Sturgeon e o.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 31, 40 e 41).
- 23 Todavia, de acordo com o princípio da igualdade de tratamento, que exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a menos que esse tratamento seja objetivamente justificado, o Tribunal de Justiça declarou que, quando sofrem um atraso considerável à chegada, isto é, de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros dos voos deste modo atrasados dispõem, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, de um direito a indemnização com fundamento no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, dado que sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um inconveniente análogo (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 48, 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 33, 34 e 40).
- 24 Ao fazê-lo, o Tribunal de Justiça fixou um limiar temporal a partir do qual essa perda de tempo se torna indemnizável, de forma fixa, por força do Regulamento n.º 261/2004.
- 25 De seguida, o Tribunal de Justiça precisou que, dado que o referido inconveniente, constituído pela perda de tempo, se materializa à chegada do voo, a extensão do atraso deve ser apreciada, para efeitos da indemnização prevista pelo Regulamento n.º 261/2004, em relação à «hora programada de chegada» (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.º 61; de 23 de outubro de 2012, *Nelson e o.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 40; e de 26 de fevereiro de 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 33), precisando que se trata da hora determinada no plano de voo e indicada no bilhete de que dispõe o passageiro em causa.
- 26 A hora programada de chegada, referida no número anterior, indica, portanto, o momento em que o voo terá normalmente sido concluído. Todavia, é possível que, uma vez passada essa hora, os passageiros se encontrem ainda a bordo da sua aeronave, devido a diversos incidentes que podem atrasar a chegada do voo, quer se trate de complicações anteriores à descolagem, ocorridas durante o trajeto, ou após a aterragem no destino.

- 27 Como resulta dos n.ºs 23 e 24 do presente despacho, uma perda de tempo em relação à hora programada de chegada, sofrida pelos passageiros de um voo atrasado, só é relevante para efeitos do direito a indemnização previsto pelo Regulamento n.º 261/2004 se for de, pelo menos, três horas.
- 28 A verificação de que esse limiar temporal foi ou não alcançado num caso determinado deve efetuar-se tendo em conta a hora a que a aeronave chegou efetivamente ao seu destino. Uma vez que o Regulamento n.º 261/2004 não define essa hora efetiva de chegada, o Tribunal de Justiça decidiu, no n.º 17 do Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser interpretado de modo a ser aplicado uniformemente na União.
- 29 Assim, no n.º 25 desse acórdão, o Tribunal de Justiça considerou, em substância, que o conceito de «hora efetiva de chegada» deve ser interpretado no sentido de que corresponde ao momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.
- 30 Com efeito, é nesse momento que termina a situação de confinamento dos passageiros num espaço fechado, sob as instruções e o controlo da transportadora aérea, onde, por razões técnicas e de segurança, as suas possibilidades de comunicação com o mundo exterior são consideravelmente limitadas e onde não podem conduzir como entenderem os seus assuntos pessoais, familiares, sociais e profissionais (v., neste sentido, Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, n.ºs 20, 22, 24 e 25).
- 31 Por último, há que salientar que, no Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), o Tribunal de Justiça se limitou a precisar o alcance do conceito de «hora efetiva de chegada», sem, no entanto, pôr em causa o de «hora programada de chegada», na aceção do Regulamento n.º 261/2004, nomeadamente do seu artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), ao qual é relativa a jurisprudência referida no n.º 23 do presente despacho. Muito pelo contrário, o conceito de «hora programada de chegada», conforme definido no n.º 25 do presente despacho, surge como o elemento indispensável para medir a extensão de qualquer atraso de voo sofrido à chegada.
- 32 Tendo em conta o conjunto das considerações precedentes, há que responder à questão submetida que o Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a hora efetiva de chegada, ou seja, o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.

Quanto às despesas

- 33 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 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, lido à luz do Acórdão de 4 de setembro de 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos da determinação da extensão do atraso sofrido pelos passageiros de um voo à sua

chegada, há que calcular o tempo que decorreu entre a hora programada de chegada e a hora efetiva de chegada, ou seja, o momento em que pelo menos uma das portas da aeronave se abre, considerando-se que, nesse momento, os passageiros estão autorizados a dela sair.

Assinaturas