



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

11 de maio de 2023*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de cancelamento de um voo — Artigo 5.º, n.º 3 — Dispensa da obrigação de indemnização — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar o voo»

Nos processos apensos C-156/22 a C-158/22,

que têm por objeto três pedidos de decisão prejudicial apresentados, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha), por Decisões de 3 de fevereiro de 2022, que deram entrada no Tribunal de Justiça em 17 de fevereiro de 2022, nos processos

TAP Portugal

contra

flightright GmbH (C-156/22),

Myflyright GmbH (C-157/22 e C-158/22),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

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

advogado-geral: L. Medina,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da TAP Portugal, por K. Brecke, B. Liebert e U. Stepler, Rechtsanwälte,

— em representação da flightright GmbH, por M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte,

* Língua do processo: alemão.

- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
 - em representação do Governo português, por P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro e P. Pisco Santos, na qualidade de agentes,
 - em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, G. Wilms e N. Yerrell, na qualidade de agentes,
- ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 9 de fevereiro de 2023,
- profere o presente

Acórdão

- 1 Os pedidos de decisão prejudicial têm 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 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios que opõem a TAP Portugal (a seguir «TAP») à flightright GmbH (processo C-156/22) e à Myflyright GmbH (processos C-157/22 e C-158/22) a respeito do direito a indemnização que assiste aos passageiros ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004 na sequência do cancelamento de um voo devido à morte inesperada do copiloto do avião pouco antes da partida prevista do voo.

Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 1, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:
 - «(1) A ação da Comunidade [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) [...] [A]s 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, n.º 1, do referido regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», tem a seguinte redação:

«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.»

Litígios nos processos principais e questão prejudicial

6 Os três processos apensos reportam-se ao cancelamento de um mesmo voo, tendo os passageiros em causa cedido os seus direitos decorrentes desse cancelamento, respetivamente, às sociedades fliightright (processo C-156/22) e Myflyright (processos C-157/22 e C-158/22), as quais prestam assistência jurídica aos passageiros aéreos.

- 7 Em 17 de julho de 2019, a TAP, enquanto transportadora aérea operadora, devia assegurar um voo com partida de Estugarda (Alemanha) e destino a Lisboa (Portugal), com partida prevista para as 6 h 05.
- 8 No mesmo dia, às 4 h 15, o copiloto que devia realizar o voo em causa foi encontrado morto na cama do quarto de hotel. Chocada com este acontecimento, toda a tripulação declarou estar inapta para voar. Uma vez que nenhum membro do pessoal de substituição estava disponível fora da base da TAP, o voo das 6 h 05 foi cancelado. Posteriormente, partiu de Lisboa, às 11 h 25, uma tripulação de substituição com destino a Estugarda, onde chegou às 15 h 20. Os passageiros foram em seguida transportados para Lisboa num voo de substituição programado para as 16 h 40.
- 9 A TAP recusou-se a pagar à flightright e à Myflyright a indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, alegando que a morte inesperada do copiloto constituía uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento.
- 10 Nos três processos em questão, a TAP foi condenada pelo Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de Primeira Instância de Nürtingen, Alemanha) no pagamento dessa indemnização, com o fundamento de que, à semelhança de uma doença inesperada e súbita, a morte imprevisível e repentina de um membro da tripulação (a seguir «doenças ou morte inesperadas») não constitui um evento externo que afete a transportadora, uma vez que é um risco inerente às atividades da transportadora aérea.
- 11 A TAP interpôs recurso no Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha), o órgão jurisdicional de reenvio. Este último explica que, de acordo com as suas pesquisas, uma parte da jurisprudência alemã partilha da abordagem seguida pelo Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de Primeira Instância de Nürtingen), assim como pela Cour de cassation francesa (Tribunal de Cassação). Em contrapartida, um órgão jurisdicional neerlandês declarou recentemente que a doença inesperada de um membro da tripulação deve ser equiparada a um acontecimento externo que escapa ao controlo da transportadora aérea.
- 12 Considerando que a transportadora aérea deve, em princípio, garantir a aptidão para o voo e a disponibilidade do seu pessoal e que, portanto, está igualmente obrigada, em princípio, a dispor de uma certa reserva de pessoal de substituição, o órgão jurisdicional de reenvio salienta, porém, que a problemática em causa é controvertida, tanto na jurisprudência europeia como na doutrina.
- 13 Nestas condições, o Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda) decidiu suspender as instâncias e submeter ao Tribunal de Justiça, nos três processos que lhe foram submetidos, a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento [...] n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que se verifica uma circunstância extraordinária na aceção desta disposição quando um voo com partida de um aeroporto situado fora da base da transportadora aérea operadora é cancelado devido ao facto de, pouco antes do início do voo, um membro da tripulação destacado para esse voo (no caso em apreço: o copiloto), que passou sem restrições os exames médicos periódicos prescritos, ter morrido de forma súbita e imprevisível para a transportadora aérea, ou ter ficado tão gravemente doente que era incapaz de realizar o voo?»
- 14 Por decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 4 de abril de 2022, os processos C-156/22 a C-158/22 foram apensados para efeitos das fases escrita e oral e do acórdão.

Quanto à questão prejudicial

- 15 Com a sua questão de igual teor nos três processos que lhe foram submetidos, 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 a ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida prevista desse voo, se integra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.
- 16 A este respeito, importa recordar que, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros afetados pelo cancelamento de um voo 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 dentro dos prazos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i) a iii), do referido regulamento.
- 17 O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, dispensa, contudo, a transportadora aérea operadora dessa obrigação de indemnização 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.
- 18 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 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 seu controlo efetivo, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação casuística [Acórdãos de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 23, e 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 20].
- 19 Não obstante, tendo em conta, por um lado, o objetivo deste regulamento, enunciado no seu considerando 1, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e, por outro, o facto de o artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento derrogar o princípio do direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento do voo, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, deve ser objeto de interpretação restrita (Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 24 e jurisprudência referida).
- 20 Importa começar por determinar se a ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida prevista do voo, é suscetível de constituir, pela sua natureza ou pela sua origem, um acontecimento que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora.
- 21 A este respeito, há que constatar que as medidas relativas ao pessoal da transportadora aérea operadora fazem parte do exercício normal das atividades desta última. É o caso das medidas relativas às condições de trabalho e de remuneração do pessoal dessa transportadora (Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 29), que abrangem as medidas relativas ao planeamento das tripulações e dos horários de trabalho do pessoal.

- 22 Assim, as transportadoras aéreas operadoras podem ser, de forma ordinária, confrontadas, no exercício da sua atividade, com a ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um ou mais membros do pessoal indispensáveis para assegurar um voo, mesmo pouco tempo antes da partida do voo. Por conseguinte, a gestão dessa ausência continua intrinsecamente ligada à questão do planeamento da tripulação e dos horários de trabalho do pessoal, pelo que esse acontecimento inesperado é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora.
- 23 Importa esclarecer que, quando, como no caso em apreço, a ausência resulta da morte inesperada de um membro do pessoal indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida do voo, tal situação, por mais trágica e extrema que seja, não se distingue, do ponto de vista jurídico, daquela em que um voo não pode ser assegurado pelo facto de esse membro do pessoal ter ficado doente, de forma inesperada, pouco tempo antes da partida do voo. Assim, é a ausência *per se*, devido a doença ou morte, de um ou mais membros da tripulação, ainda que inesperada, e não a causa médica precisa dessa ausência, que constitui um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade dessa transportadora, pelo que esta deve contar com a ocorrência de tais imprevistos no quadro do planeamento das suas tripulações e dos horários de trabalho do seu pessoal.
- 24 Por outro lado, o facto de essa ausência inesperada ter ocorrido quando o membro da tripulação em causa tinha passado sem restrições os exames médicos periódicos prescritos pela regulamentação aplicável não põe em causa a conclusão indicada no n.º 22 do presente acórdão. Com efeito, qualquer pessoa, incluindo uma pessoa que tenha sido aprovada em exames médicos periódicos, pode, a qualquer momento, ser vítima de doença ou de morte inesperadas.
- 25 Uma vez que não se mostra preenchido o primeiro dos dois requisitos cumulativos mencionados no n.º 18 do presente acórdão, não é necessário verificar a observância do segundo desses requisitos.
- 26 Atendendo a todos os fundamentos anteriores, há que responder à questão submetida, com igual teor nos três processos principais, que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que a ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida prevista desse voo, não se integra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

Quanto às despesas

- 27 Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, 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 (Terceira 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:

a ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida prevista desse voo, não se integra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

Assinaturas