

“Os problemas técnicos das aeronaves que causem atrasos dos voos superiores a duas, três ou quatro horas, consoante as distâncias, determinam indemnizações pelas companhias aéreas (250€, 400€ ou 600€ por passageiro) de harmonia com o art.º 7º do Regulamento nº 261/2004, como é reconhecido por uma sentença recente do Court of Appeal, segundo a imprensa britânica, terá um impacto de biliões de libras na aviação.

Advogado. Professor ESHT/ISCAD/ULHT - <http://carlosmtorres.blogspot.com/> / Carlos Torres



O caso JET2.com v. Ronald Huzar

Em 11 de Junho de 2014, a secção cível do *Court of Appeal of England and Wales* proferiu uma decisão (nº 791), que na opinião da imprensa britânica terá um grande impacto nas companhias aéreas - e também nos operadores turísticos - abrindo caminho ao pagamento de indemnizações de biliões de libras a milhares de passageiros afectados por atrasos.

Em 26 de Outubro de 2011, o voo LS810, de Málaga para Manchester, operado pela companhia aérea Jet2.com, foi adiado, chegando ao destino com um atraso de 27 horas. Durante o voo para Málaga o avião registou um inesperado problema técnico, ao acender a luz de sinalização do combustível do motor esquerdo, indicando um possível defeito na válvula de corte de combustível. Após a aterragem em Málaga a válvula foi substituída, mas o problema persistiu, não tendo sido possível determinar a causa antes de o aeroporto encerrar. Teve de deslocar-se um engenheiro e cabos sobresselentes do hangar da companhia no aeroporto de LeedsBradford e enviado um avião de Glasgow para recolher os passageiros em Málaga. Durante o período de espera foi observado o direito de assistência, disponibilizando-se alojamento, bebidas e refeições. Invocando o art.º 7º, alínea b), do Regulamento (CE) nº 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, Ronald Huzar sua família, passageiros afectados pelo atraso, peticionaram uma indemnização de 400€ para cada um deles (voos intracomunitários com mais de 1500 Km e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500Km).

Sucedo que de harmonia com o nº 3 do art.º 5º que disciplina o cancelamento de voos, a transportadora aérea pode eximir-se ao pagamento da indemnização prevista no art.º 7º se provar que o cancelamento se deveu “a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas medidas razoáveis.” Para o efeito, a companhia aérea alegou que o atraso se deveu a um defeito na válvula de corte de combustível que não poderia ter sido evitado através de manutenção ou de inspeções regulares.

No tribunal de primeira instância (*Stockport County Court*) foi aceite a tese da transportadora, ou seja, que a avaria era subsumível ao conceito de *circunstâncias extraordinárias* (art.º 5º/3) não se atribuindo a indemnização aos passageiros, decisão que foi alterada na segunda instância (*Manchester County Court*). A transportadora aérea interpôs então recurso para o *Court of Appeal of England and Wales*, gerando-se uma grande expectativa sobre o sentido da decisão como é reconhecido pelos próprios juizes: “*The appeal raises a point of some importance to the airline passenger industry.*”

O Regulamento 261/2004 prevê três situações distintas: a do art.º 4º relativa ao *overbooking* ou recusa de embarque, de seguida o art.º 5º ocupa-se do cancelamento e, por fim, o art.º 6º dos atrasos consideráveis.

No caso da família Huzara compensação pecuniária respeita a uma situação de *atraso considerável* prevista no art.º 6º, preceito que não faz qualquer remissão - ao invés do art.º 5º/1/c) - para o art.º 7º no qual figuram as indemnizações de 250€, 400€ e 600€, consoante as distâncias dos voos. No entanto, como reconhece o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) no

célebre acórdão *Sturgeon v. Condor Flugdienst Gmb* (processos apensos C-402/07 e C-432/07), situações comparáveis devem merecer o mesmo tratamento, não existindo qualquer justificação para passageiros que sofreram incómodos semelhantes terem um tratamento distinto: “*Os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea. Todavia, tal atraso não confere aos passageiros o direito a uma indemnização, se a transportadora aérea puder 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, mais precisamente circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora.*”

Não existindo qualquer definição de circunstâncias extraordinárias no art.º 2º, os considerandos 14 e 15 do Regulamento 261/2004 fornecem algum apoio exemplificando com a “*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 afectem o funcionamento da transportadora aérea*”

De seguida o tribunal inglês ocupa-se do caso *Wallentin-Hermann v Alitalia-LineeAereeItalianeSpA* (Processo C-597/07). A autora juntamente com seu marido e filha reservaram um voo de Viena a Brindisi via Roma. O voo foi cancelado cinco minutos antes da partida, tendo os passageiros sido transferidos para outro com destino a Roma pertencente a outra operadora. Na origem do cancelamento um defeito do motor descoberto durante uma verificação de rotina da aeronave. Em consequência do cancelamento o requerente perdeu o voo de ligação, chegando ao seu destino final (Brindisi) três horas e meia após a chegada prevista. Foi pedida uma compensação harmonia com o art.º 5º/1/c), mas a companhia aérea invocou o art.º 5º/3, ou seja, as circunstâncias extraordinárias.

No ponto 27 o juiz inglês refere: “*Estou convencido de que, neste caso, a causa do atraso ou cancelamento foi a necessidade de resolver o problema técnico que tinha sido identificado. Do meu ponto de vista, não importa a forma como o problema técnico foi identificado. Se foi identificado por manutenção de rotina (como no caso Wallentin) ou como resultado de uma luz de advertência durante o voo (como no presente caso) parece-me ser irrelevante. Igualmente e por isso mesmo a circunstância de que era inesperado e imprevisível, também é irrelevante. A realidade é que uma vez que um problema técnico é identificado, é inerente à actividade normal da transportadora aérea ter que resolver esse problema técnico. Além disso, a resolução do problema, como foi demonstrado no presente caso, é inteiramente do controlo da transportadora aérea.*” ¶