

Processo C-196/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

6 de maio de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldorf,
Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

6 de abril de 2020

Demandada e recorrente:

Eurowings GmbH

Demandante e recorrida:

Flightright GmbH

[Omissis]

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldorf)

Despacho

No litígio que opõe

a Eurowings GmbH, [omissis] Dusseldorf,

demandada e recorrente,

[omissis]

à

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,

demandante e recorrida,

[omissis]

a 22.^a Secção Cível do Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldorf, Alemanha) **decidiu**,

com base na audiência de 6 de março de 2020,

[omissis]

o seguinte:

A instância é suspensa.

Nos termos do artigo 267.º TFUE, submetem-se à apreciação do Tribunal de Justiça da União Europeia (a seguir «Tribunal de Justiça» ou «TJUE») as seguintes questões relativas à interpretação do direito da União:

1. Um passageiro dispõe de uma «reserva confirmada» na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), 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), quando tiver recebido de um operador turístico, com quem tem um contrato, «outra prova» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, prometendo-lhe o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, sem que o operador turístico tenha procedido à reserva de um lugar para esse voo junto da transportadora aérea em causa e esta a tenha confirmado?
2. Deve uma transportadora aérea ser considerada, relativamente a um passageiro, transportadora aérea operadora na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, quando, embora esse passageiro tenha um contrato com um operador turístico, que lhe prometeu o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, o operador turístico não reservou, todavia, um lugar para o passageiro e, por conseguinte, não celebrou um contrato com a transportadora aérea no que respeita a esse voo?
3. Para efeitos de indemnização em caso de cancelamento ou atraso considerável, pode a «hora programada de chegada» de um voo na aceção do artigo 2.º, alínea h), do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, resultar de «outra prova», emitida por um operador turístico a um passageiro, ou deve para tal ter-se em conta o bilhete nos termos do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 261/2004?

Fundamentos:

I.

Devido a um atraso considerável na chegada, a demandante solicita à demandada, por força do seu direito de sub-rogação, o pagamento de indemnizações nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento 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 (a seguir «Regulamento n.º 261/2004»).

Em 24 de outubro de 2017, dois clientes da demandante (a seguir «cedentes») reservaram, numa agência de viagens, uma viagem organizada a Maiorca/Espanha, proposta pelo organizador de circuitos turísticos ITS Reisen. Esta viagem incluía o transporte aéreo para e a partir de Palma de Maiorca. Os clientes da demandante receberam um documento designado por «registo de viagem» [omissis], no qual se encontravam enumerados os voos da demandada, nomeadamente como voo de ida o voo n.º EW 7582 de Hamburgo para Palma de Maiorca, em 22 de maio de 2018, com hora de partida às 07h30m e hora de chegada às 10h05m (todos os horários na hora local). Os clientes da demandante foram, efetivamente, transportados de Hamburgo para Palma de Maiorca num voo operado pela demandada com o n.º EW 7582, com uma distância de 1 658 km. Todavia, os clientes só chegaram ao seu destino final às 21h08m.

Os clientes da demandante cederam esses eventuais direitos a indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004. A demandante exige agora à demandada, por força do seu direito de sub-rogação, o pagamento de 800 euros com o fundamento de que o voo EW 7582, de 22 de maio de 2018, foi anulado. Os cedentes tinham uma reserva confirmada para este voo com horário programado das 07h30m às 10h00m.

Em primeira instância, a demandada defendeu-se perante o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha) argumentando que os cedentes tinham uma reserva confirmada para o voo n.º EW 7582, de 22 de maio de 2018, com horário programado das 16h20m às 19h05m. Em 17 de maio de 2018, os lugares dos passageiros foram reservados por meio do «bookingheld» como contingente do operador. Em 18 de maio de 2018, o «bookingheld» identificou, então, os cedentes como passageiros dos lugares reservados. O voo EW 7582 foi efetuado com um atraso de duas horas e seis minutos à chegada.

O Amtsgericht julgou a ação procedente e declarou que o «registo de viagem» do organizador de circuitos turísticos ITS apresentado pela demandante constitui uma confirmação de reserva na aceção do artigo 2.º, alínea g), em conjugação com o artigo 2.º, alínea f), do Regulamento n.º 261/2004. O «registo de viagem» trata-se de «outra prova» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do regulamento. Segundo esta disposição, é suficiente que a reserva tenha sido aceite pelo operador turístico.

Estas regras demonstram que, por vontade do legislador, é apenas importante a perspetiva do passageiro e que os acordos e procedimentos internos entre a transportadora aérea contratada e a transportadora aérea operadora não são relevantes. Isto justifica-se pelo facto de, nos termos do regime de responsabilidade do Regulamento n.º 261/2004, não ser o cocontratante do passageiro o responsável pela indemnização, mas sim a transportadora aérea operadora, e pelo facto de o legislador pretender alcançar um nível de proteção o mais elevado possível para o passageiro, bem como uma aplicação efetiva do regulamento. Também a jurisprudência do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal alemão) considera suficiente um registo de viagem como confirmação de reserva [omissis]. No caso em apreço, o «registo de viagem» apresentado pela demandante contém a declaração de que a reserva foi aceite e registada pelo operador turístico. A característica da confirmação de uma reserva na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 não adquire um significado próprio em relação à mesma. Os argumentos apresentados pela demandada não puderam ser analisados por razões de ordem processual. Por último, para a decisão a adotar é igualmente irrelevante saber se se está perante um cancelamento do voo ou um atraso considerável, visto que ambos terão, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, as mesmas consequências jurídicas.

II.

Isto só pode ser juridicamente sustentado, caso a demandada deva ser considerada a transportadora aérea operadora do voo EW 7582 com hora de chegada programada para as 10h05m e os cedentes tenham uma reserva confirmada para esse voo.

1.

A demandante alega que é este o caso, defendendo a decisão recorrida.

2.

Em contrapartida, a demandada considera que os cedentes não tinham uma reserva confirmada para o voo n.º EW 7582, de 22 de maio de 2018, com hora de chegada programada para as 10h05m. Embora um organizador de circuitos turísticos também possa confirmar a reserva de um voo, isto só poderá acontecer, quando este tenha sido autorizado para tal pela transportadora aérea, ou quando este, por sua vez, tenha efetuado uma reserva de cobertura junto da transportadora aérea. Isto resulta necessariamente do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que só assim a confirmação por parte de um operador turístico poderá fundamentar um direito ao transporte. A demandante [em representação dos cedentes] não demonstrou que o operador turístico ITS estava autorizado a confirmar [aos cedentes] o voo com hora de chegada programada para as 10h05m, nem que o operador turístico tinha efetuado uma reserva de cobertura para esse voo junto da demandada. Acresce que o operador turístico não pode tão-pouco ser

considerado face aos cedentes como uma transportadora aérea operadora relativamente a um voo na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, para tal é necessário uma relação contratual com os cedentes. Também esta disposição mostra claramente que uma transportadora aérea não pode ficar obrigada, nos termos do Regulamento n.º 261/2004, perante uma pessoa sem a sua intervenção. Isto é, por último, de igual modo, confirmado pelo artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do regulamento. No que respeita a um voo com hora de chegada programada para as 10h05m, a transportadora aérea não cumpriu nenhuma obrigação no âmbito do regulamento.

III.

O provimento do recurso interposto pela demandada depende fundamentalmente da questão de saber se uma confirmação de reserva emitida por um operador turístico, que, por sua vez, não se baseou em qualquer reserva («reserva de cobertura») emitida pela transportadora aérea contra a qual foram formulados os pedidos de indemnização ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, é válida como «reserva confirmada» na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do regulamento, se, em tal caso, a transportadora aérea em causa deve ser considerada como «transportadora aérea operadora» na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 e se essa confirmação de reserva emitida por um operador turístico permite determinar a «hora programada de chegada» de um voo.

Devido ao atraso considerável de um voo na chegada, os passageiros podem invocar um direito a indemnização contra a transportadora aérea operadora, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea [TJUE, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, n.º 69); posição confirmada pelo Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10); e ainda pelo Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Air France/Folkerts (C-11/11, n.º 33)].

1.

Nos termos do seu artigo 3.º, n.º 2, alínea a), a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 depende, em primeiro lugar, da questão de saber se os passageiros têm «uma reserva confirmada para o voo em questão». O artigo 2.º, alínea g), do regulamento define o conceito de «reserva». Segundo este artigo, tal como um «bilhete» na aceção do artigo 2.º, alínea f), do regulamento, também uma «outra prova» constitui uma «reserva» se indicar que a reserva foi aceite e registada pelo «operador turístico». Em conformidade com a jurisprudência do Bundesgerichtshof, a «reserva confirmada» pode igualmente resultar de um documento emitido para esse efeito pelo organizador de circuitos turísticos, isto é, o operador turístico, do qual se infere de forma vinculativa o transporte aéreo previsto através de um voo específico tipicamente individualizado por meio de um número de voo e de um horário *[omissis]*. Segundo também esta Secção, da

conjugação do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), e do artigo 2.º, alínea g), do regulamento depreende-se que um documento deste tipo deve ser suficiente para que o Regulamento n.º 261/2004 seja aplicável. Não é para este efeito necessário que a prova de reserva emitida pelo operador turístico também se baseie numa «reserva de cobertura» com a transportadora aérea em causa.

2.

No entanto, segundo a presente Secção, no que se refere ao pedido de indemnização formulado pela demandante contra a demandada, é importante saber se esta se tinha comprometido perante o operador turístico ITS Reisen a transportar os cedentes no voo EW 7582, de 22 de maio de 2018, com hora programada de chegada às 10h05m, visto que só então esta tencionaria operar o voo assim individualizado também em nome do operador turístico ITS Reisen, que tem contrato com os cedentes [artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004] e teria, por conseguinte, legitimidade passiva como transportadora aérea operadora desse voo. Todavia, tal intenção por parte da transportadora aérea exige necessariamente que o operador turístico tenha comunicado previamente à mesma do desejo de transportar o passageiro em causa num voo oferecido pela transportadora aérea às partes interessadas. Tal comunicação constitui, porém, uma reserva por parte do operador turístico. Assim, segundo a presente Secção, é, de igual modo, necessária sempre uma reserva de cobertura por parte do operador turístico e uma «prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, emitida por este último sem uma reserva de cobertura, não é suficiente para efeitos de indemnização devido a recusa de embarque, cancelamento ou atraso considerável.

3.

A «hora de chegada inicialmente prevista», na aceção da jurisprudência acima referida do Tribunal de Justiça, não pode resultar, segundo esta Secção, de um documento emitido por um operador turístico sem o acordo da transportadora aérea em causa.

Os artigos 2.º, alínea h), 5.º, n.º 1, alínea c), 6.º, n.º 1 e 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 falam igualmente de «hora programada de chegada». No Acórdão Air France/Folkerts, o Tribunal de Justiça declarou que um atraso deve ser apreciado, para efeitos da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, em relação à hora de chegada prevista a esse destino; em relação ao conceito de destino final, o Tribunal de Justiça remeteu, no n.º 34 do referido acórdão, para a definição constante do artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004. Segundo este artigo, entende-se por destino final o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo. Nesse acórdão, para determinar o «destino final», o Tribunal de Justiça baseou-se no bilhete nos termos do artigo 2.º, alínea f), isto é, o documento em papel ou um documento equivalente num suporte diferente do papel, emitido ou autorizado pela

transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado, portanto, o documento físico ou eletrónico que materializa o direito do passageiro ao transporte. O Tribunal de Justiça não se referiu a «outra prova» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004.

Aplicando-se esta jurisprudência à determinação da hora programada de chegada para efeitos de indemnização, conclui-se que também a este respeito se deve ter em conta o «bilhete» emitido ao passageiro, pelo que é irrelevante a indicação de uma informação divergente na «reserva». Deste modo, no presente caso, o «registo de viagem» dos cedentes de 24 de outubro de 2018 [*omissis*] seria, à partida, excluído como base para determinar a hora programada de chegada, sendo irrelevante saber se esse documento seria, de todo, suscetível de ser considerado uma «reserva confirmada» na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004. Além disso, esse documento também não satisfaz os requisitos de um «bilhete» previstos nos termos do artigo 2.º, alínea f), do regulamento, uma vez que não se pode considerar que um agente autorizado pela demandada emitiu, por meio desse registo de viagem, um «documento equivalente» para transporte nos voos indicados. O «registo de viagem» permite apenas considerar que este se destina a documentar o registo numa viagem organizada pelo ITS Reisen. No caso em litígio, não existe um documento identificado claramente como «bilhete».

No entanto, segundo esta Secção, a «hora programada de chegada» não pode, em caso algum, resultar de «outra prova», emitida por um operador turístico, que não tenha um contrato relativamente ao voo em causa com a transportadora aérea. Com efeito, a programação dos voos compete unicamente à transportadora aérea. Uma transportadora aérea programou um voo se o tiver incluído na sua programação de voo, determinando, assim, o local e o horário de partida e de chegada, se o tiver provido de um número de voo e disponibilizado o voo para reserva [*omissis*]. Enquanto não existir uma reserva, isto é, a marcação de um lugar nesse voo, a transportadora aérea pode alterar ou suprimir a programação, sem que os passageiros possam invocar neste caso um direito a indemnização; esta situação decorre do artigo 2.º, alínea l), do regulamento. Daqui se conclui que «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, emitida por um operador turístico antes dessa reserva não é suscetível de fundamentar, pelo menos, um direito a indemnização. Isto contraria a presunção de que essa «outra prova» é, em todo o caso, suficiente para fundamentar um direito a indemnização, quando a transportadora aérea em causa não opera ou opera com outro horário o voo nela indicado.

4.

Também não é possível com base no artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004 chegar a uma conclusão diferente, visto que esta Secção não vislumbra como poderá a transportadora em causa invocar um direito de ressarcimento contra o operador turístico, se entre ambos não existe uma relação contratual, devendo, porém, a transportadora aérea satisfazer os pedidos de indemnização nos termos

do Regulamento n.º 261/2004, que foram formulados contra a mesma devido ao incumprimento da programação de um voo, que ela própria não definiu. Neste contexto, segundo esta Secção, o postulado da garantia de um elevado nível de proteção dos passageiros (considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004) não pode tão-pouco dar origem a qualquer outra conclusão. Com o operador turístico, a que o passageiro em causa está contratualmente vinculado, este dispõe de uma contraparte, à qual pode exigir indemnização pelos danos individuais sofridos, por ter confiado nas informações incorretas por si transmitidas acerca da programação do voo.

5.

[Omissis]

IV.

[Omissis]