

Processo C-918/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

16 de dezembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de Hamburgo, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

9 de dezembro de 2019

Demandante e recorrente:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Demandada e recorrida:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de Hamburgo)

[Omissis]

Decisão

No litígio entre

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, *[omissis]* 90402 Nuremberga

– Demandante e recorrente –

[Omissis]

e

SWISS International Air Lines AG, *[omissis]* 4052 Basileia, Suíça

– Demandada e recorrida –

[omissis]

o Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de Hamburgo) [omissis] decidiu, em 9 de dezembro de 2019, o seguinte:

- I. A instância é suspensa.
- II. Nos termos do artigo 267.º TFUE, são submetidas ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões relativas à interpretação 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 do Conselho (JO 2004, L 46, p. 1 e segs.) e do Acordo entre a Confederação Suíça e a Comunidade Europeia relativo aos transportes aéreos, de 21 de junho de 1999, na redação que lhe foi dada pela Decisão n.º 2/2010 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos, de 26 de novembro de 2010:
 1. Deve o Acordo entre a Confederação Suíça e a Comunidade Europeia de 21 de junho de 1999 relativo aos transportes aéreos, na redação que lhe foi dada pela Decisão n.º 2/2010 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos, de 26 de novembro de 2010, ser interpretado no sentido de que 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, é igualmente aplicável, em conformidade com o seu artigo 3.º, n.º 1, alínea b), aos passageiros que aterram num aeroporto na Suíça provenientes de um voo com origem num país terceiro para seguidamente apanharem um voo com destino a um Estado-Membro?
 2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 inclui igualmente, para os tribunais de um Estado-Membro, a aplicabilidade da jurisprudência do Tribunal de Justiça segundo a qual os passageiros de voos com atraso podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados para efeitos da aplicação do direito a indemnização (TJUE, Acórdão de 19 de novembro de 2009, C-402/07 e C-432/07)?
 3. Pode haver igualmente o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 quando um passageiro não tenha podido embarcar num voo de correspondência em razão de um pequeno atraso na chegada, o que, por sua vez, provocou um atraso igual ou superior a três horas à chegada ao destino final, embora os dois voos tenham sido operados por transportadoras aéreas distintas e a reserva tenha sido confirmada por um operador turístico que organizou os voos combinados para os seus clientes?

Fundamentos:

1. A demandante pede à demandada, em razão dos direitos que lhe foram cedidos, indemnizações no valor de 600 euros, cada, ao abrigo 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 e segs.; a seguir, «regulamento» ou «regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos»). De acordo com o resultado provisório das provas obtidas, a demandante tem legitimidade ativa.
2. Os dois cedentes reservaram, por intermédio de um operador turístico, voos a partir do aeroporto de Banguécoque Suvarnabhumi Intl para Hamburgo, com escala em Zurique, em 14 de maio de 2016. O voo entre Banguécoque e Zurique, que foi operado pela demandada, devia aterrar em Zurique às 19h30. De seguida, os cedentes voariam às 20h20 com a companhia aérea Eurowings para Hamburgo. Não é contestado que o primeiro voo apenas aterrou em Zurique às 20h20. De acordo com o resultado provisório das provas obtidas, os cedentes perderam o voo de correspondência para Hamburgo, tendo chegado a esta cidade apenas às 10h30 do dia seguinte e, portanto, com um atraso de 12h45. A demandada, cuja sede se situa no território da Confederação Suíça, mudou a reserva dos cedentes para um voo no dia seguinte, prestando assistência no local e fornecendo alojamento num hotel.
3. O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação improcedente. Através do seu recurso, a demandante reitera o seu pedido. A demandada opõe-se ao presente recurso.
4. B. A decisão sobre o recurso requer a resposta do Tribunal de Justiça da União Europeia a três questões prejudiciais.
5. O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) considerou que a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia relativa à equiparação dos atrasos a cancelamentos (TJUE, Acórdão de 19 de novembro de 2009, C-402/07 e C-432/07) não é aplicável à Confederação Suíça, na medida em que não se limita a interpretar o regulamento, tendo pelo contrário criado uma nova situação de facto.
6. O provimento do recurso depende, por conseguinte, da aplicabilidade do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos e da interpretação do artigo 7.º do mesmo regulamento.
7. I. A aplicabilidade do regulamento sobre os direitos dos passageiros depende da interpretação do Acordo entre a Confederação Suíça e a Comunidade Europeia de 21 de junho de 1999 relativo aos transportes aéreos, na redação que lhe foi dada pela Decisão n.º 2/2010 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes

Aéreos, de 26 de novembro de 2010 (a seguir «acordo relativo aos transportes aéreos»).

8. 1. A competência internacional dos tribunais alemães resulta do lugar onde é realizada a prestação principal do contrato relativo ao voo.
9. a) Os tribunais alemães têm competência, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, da Convenção relativa à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, de 30 de outubro de 2007 (a seguir «Convenção de Lugano»), que entrou em vigor em relação à Suíça em 1 de janeiro de 2011 (Coletânea Oficial do Direito Federal Suíço 2010, p. 5609).
10. b) No caso de uma viagem de avião, o lugar onde são realizadas as prestações características, que é determinante para efeitos do artigo 5.º, n.º 1, da Convenção de Lugano, é igualmente o lugar de chegada. A este respeito, no presente caso, é determinante o lugar de chegada do último voo, na medida em que a ligação aérea foi programada sem uma escala significativa no aeroporto de trânsito (v. de forma mais pormenorizada e com outras referências quanto ao caso equivalente do lugar de partida: BGH, pedido prejudicial ao TJUE de 9 de abril de 2013 [*omissis*], n.ºs 9 e segs.).
11. 2. O direito da demandante a indemnização depende da questão de saber se o regulamento sobre os direitos dos passageiros é aplicável ao voo operado pela demandada entre Banguécoque e Zurique.
12. a) Nem o lugar de partida nem o lugar de destino deste voo se situam num Estado-Membro da União Europeia. Além disso, a demandada não é uma transportadora aérea da União Europeia. Nos termos do acordo relativo aos transportes aéreos e da Decisão n.º 1/2006 do Comité Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos (JO 2006, L 298, p. 23), definido em conformidade com o artigo 23.º, n.º 4, do referido acordo e da decisão subsequente n.º 2/2010 (JO 2010, L 347, p. 54; Coletânea Oficial Suíça 2011, p. 205), a partir de 1 de dezembro de 2006, o regulamento sobre os direitos dos passageiros passou, porém, a ser igualmente aplicável ao território da Suíça. Em ambas as decisões, o regulamento sobre os direitos dos passageiros é referido como parte do anexo do acordo de 21 de junho de 1999. Em conformidade com o artigo 2.º do acordo, as disposições do anexo são aplicáveis na medida em que digam respeito aos transportes aéreos ou a questões a estes diretamente ligadas, tal como definidas no anexo.
13. b) No entanto, até à data, ainda não foi decidido se essa aplicação abrange igualmente os casos em que o voo parte de um Estado terceiro com destino à Suíça e é operado por uma companhia aérea suíça.
14. c) Esta secção, à semelhança do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal), no caso inverso de um voo que partiu do território da Suíça com destino a um Estado terceiro, está inclinada a considerar que tais voos estão igualmente

abrangidos. O Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) declarou o seguinte a este respeito (BGH, pedido prejudicial de 9 de abril de 2013 [omissis], n.ºs 23 e segs.):

15. «A nova redação do anexo do Acordo relativo aos transportes aéreos constante da Decisão n.º 2/2010 do Comité para os Transportes Aéreos dispõe, no segundo travessão, que, quando os atos indicados no anexo fazem referência aos Estados-Membros da Comunidade Europeia ou União Europeia essa referência deve ser entendida, para efeitos do acordo, no sentido de que inclui igualmente à Suíça. O artigo 3.º, n.º 1, do regulamento sobre os direitos dos passageiros poderia, por conseguinte, ser aplicado no sentido de que, para basear o direito a uma indemnização nesse regulamento bastaria que o lugar de partida de um voo se situe na Suíça ou, no caso de a sede da transportadora aérea se situe na União Europeia ou na Suíça, o lugar de chegada se situe na Suíça.
16. Esta interpretação do Acordo relativo aos transportes aéreos e do anexo corresponderia não só ao seu teor mas também ao objetivo, formulado no preâmbulo deste acordo, de harmonização da regulamentação relativa aos transportes aéreos intraeuropeus mediante a inclusão do território da Suíça. Segundo esse objetivo, as transportadoras aéreas na Suíça devem poder operar sob as mesmas condições que as transportadoras dos Estados-Membros da União Europeia. Os consumidores e os clientes das transportadoras aéreas devem poder encontrar o mesmo padrão de qualidade na Suíça e, por conseguinte, também poder invocar os mesmos direitos em relação a estas empresas na Suíça tal como nos Estados-Membros da União Europeia, enquanto as transportadoras aéreas, por seu lado, devem estar sujeitas às mesmas condições de concorrência. Seria difícil conciliar este objetivo com o facto de o regulamento sobre os direitos dos passageiros se dever aplicar apenas aos passageiros que partem de um aeroporto situado no território da Suíça para um aeroporto situado no território de um Estado-Membro da União Europeia. Com efeito, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do regulamento sobre os direitos dos passageiros, este aplica-se igualmente aos passageiros que partem de um aeroporto localizado na União Europeia para um país terceiro.»
17. Além disso, tal como se verifica no caso em apreço, existe frequentemente uma conexão estreita com a União Europeia. No presente caso, imediatamente após o voo com atraso os cedentes pretendiam apanhar um voo de correspondência para a União Europeia, designadamente para Hamburgo. O próprio regulamento estabelece entre vários voos essa ligação de modo a basear-se no destino final, nomeadamente para efeitos do cálculo da indemnização prevista no artigo 7.º do regulamento sobre os direitos dos passageiros, que também é determinante para o caso em apreço. Se nestes casos o âmbito de aplicação do regulamento se restringisse, tal como é defendido por parte da doutrina na Suíça, apenas aos voos que partem da Suíça com destino à União Europeia, daí resultaria uma desigualdade de tratamento involuntária dos passageiros, consoante estes tenham seguidamente ou não um voo de correspondência para um Estado-Membro (v., a

respeito deste argumento, mais pormenorizadamente o BGH, pedido prejudicial de 9 de abril de 2013, *[omissis]*, n.ºs 28 e segs.).

18. II. O direito a indemnização da demandante depende, além disso, da questão de saber se, em caso de resposta afirmativa à primeira questão, a aplicabilidade do regulamento inclui igualmente a aplicabilidade jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia segundo a qual os passageiros de voos com atraso podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados para efeitos da aplicação do direito a indemnização caso cheguem ao seu destino final mais de três horas depois da hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea.
19. 1. A resposta a esta questão é negativa segundo uma parte da jurisprudência alemã *[omissis]*, resposta que é partilhada pela demandada. Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Convenção sobre a Aviação Civil, os acórdãos e as decisões adotados após a data de referência de 2 de junho de 1999 devem ser comunicados à Confederação Suíça para serem reconhecidos pela mesma e aprovados pelo Comité Misto. Esta situação não se verificou com o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 19 de novembro de 2009 no processo C-402/07 e C-432/07, bem como nos acórdãos subsequentes. Os tribunais referidos inferem daí que, nos casos em que seja demandada uma transportadora aérea suíça, não podem invocar esta jurisprudência para fundamentar uma pretensão, podendo apenas basear-se no teor do regulamento. A aplicação da jurisprudência do TJUE, que assenta, em qualquer caso, numa analogia com os direitos previstos no regulamento, constitui uma ingerência significativa na soberania estatal da Confederação Suíça *[omissis]*.
20. 2. O órgão jurisdicional tende a seguir um entendimento diferente. Neste sentido, a referida jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia relativa ao denominado atraso significativo não será efetivamente aplicável aos tribunais suíços. Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio não constitui um tribunal suíço, mas sim um tribunal de um Estado-Membro e, por conseguinte, vinculado à jurisprudência relativa a este regulamento caso o mesmo seja aplicável a transportadoras aéreas suíças. Caso contrário, os tribunais dos Estados-Membros teriam de aplicar de forma diferente o mesmo regulamento a situações comparáveis, consoante a demandada constitua uma transportadora aérea estabelecida na Confederação Suíça ou uma transportadora estabelecida na União Europeia. Todavia, isso seria contrário ao segundo travessão do anexo da Decisão n.º 2/2010, recentemente reformulado pelo Comité para os Transportes Aéreos, segundo o qual uma referência aos Estados-Membros da União Europeia no regulamento deve ser entendida no sentido de que (também) visa a Confederação Suíça.
21. III. Em última análise, o direito a uma indemnização depende da interpretação do artigo 7.º do regulamento sobre os direitos dos passageiros, designadamente da questão de saber se este direito continua a existir quando ambos os voos foram

agrupados por um operador turístico e operados por transportadoras aéreas diferentes.

22. O direito a indemnização da demandante não está desde logo excluído pelo facto de ambos os voos terem partido à hora prevista e de apenas o primeiro voo ter sofrido um atraso inferior a três horas.
23. É certo que os voos de Banguécoque-Zurique e Zurique-Hamburgo representam dois voos separados na aceção do regulamento (v., a este respeito, de forma mais pormenorizada: BGH, pedido de decisão prejudicial de 19 de julho de 2016, [omissis], n.º 17). Todavia, quando os voos separados constituem uma correspondência e o atraso do primeiro voo leva a que os passageiros percam o voo de correspondência, tal como no caso em apreço. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (Acórdão do TJUE de 19 de novembro de 2009, C-407/07 e C-432/07, Colet.,2009 1-10923, [omissis] n.ºs 40 e segs., Sturgeon e o.; acórdão de 23 de outubro de 2012, C-581/10 e C-629/10, [omissis], n.ºs 28 e segs., Nelson e o.) e do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) ([omissis] pedido prejudicial de 19 de julho de 2016, [omissis], n.º 14), tal pressupõe que se tenha verificado uma perda de tempo superior a horas no destino final, na aceção do artigo 2.º, alínea h), do regulamento. Este direito não pressupõe que se tenha verificado um atraso na partida, na aceção do artigo 6.º, n.º 1, alíneas a) a c), do regulamento sobre os direitos dos passageiros (Acórdão do TJUE de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, [omissis], n.º 37).
24. É o que se verifica no presente caso, em que; entre os dois voos, estava programada apenas uma escala breve em Zurique.
25. 2. No entanto, no presente caso, não foi a demandada que combinou os voos, tendo apenas operado o primeiro voo, aquele que se atrasou. A combinação dos voos foi feita por um operador turístico.
26. Um caso análogo foi submetido ao BGH no âmbito de um recurso de *Revision* interposto contra um acórdão proferido pelo Landesgericht Hamburg (Tribunal Regional de Hamburgo) [omissis] [omissis]. O BGH suspendeu a instância e submeteu ao Tribunal de Justiça uma questão relativa à interpretação do regulamento sobre os direitos dos passageiros semelhante à que foi agora apresentada. A questão foi, no entanto, retirada pelo BGH após a parte demandada nesse processo ter aceite a pretensão formulada. O BGH (pedido de decisão prejudicial de 19 de julho de 2016, [omissis], n.ºs 27 e segs.) concluiu o seguinte a este respeito:
27. «Do sentido e da finalidade do artigo 7.º do regulamento sobre os direitos dos passageiros poderia resultar que o direito a indemnização apenas existe quando a companhia aérea responsável pelo atraso no destino final tenha autorizado a combinação dos voos sucessivos através da emissão ou da aprovação de uma confirmação de reserva. Esta questão não foi suficientemente esclarecida pela jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia.

28. aa) É possível inferir da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o direito a indemnização pode existir quando são reservados vários voos sucessivos na transportadora aérea à qual se exige o pagamento da indemnização.
29. Nas decisões em que o direito a indemnização resultou de uma chegada com atraso ao destino de um voo de correspondência, os voos sucessivos tinham sido reservados na transportadora aérea à qual se exige o pagamento da indemnização (Acórdão do TJUE, [omissis] n.º 18, Folkerts [omissis]; Acórdão de 4 de outubro de 2012, C-321/11, [omissis] n.ºs 10, 34, Rodríguez Cachafeiro e o.). Outras decisões do Tribunal de Justiça em que o conceito de «voo» na aceção do regulamento era pertinente dizem igualmente respeito a casos em que o passageiro reservou todos os voos relevantes na transportadora aérea à qual reclamou posteriormente o pagamento de uma indemnização (v. Acórdãos do TJUE [omissis] n.º 13, Emirates Airlines; [omissis] n.º 11, Sturgeon e o.; [omissis] n.º 15, Nelson e o.).
30. bb) Estas situações não se verificam no caso em litígio.
31. De acordo com as conclusões do tribunal de recurso, os dois voos foram efetuados por transportadoras aéreas diferentes. A reserva não foi feita com uma dessas empresas, mas sim com um operador turístico, o qual emitiu a confirmação da reserva apresentada como anexo K1. Por tal não ter sido apurado, não é possível partir do princípio de que a própria demandada emitiu ou autorizou um bilhete para ambos os voos.
32. cc) Não é possível, nesta situação, extrair conclusões com um grau de certeza suficiente do regulamento e da jurisprudência referida do Tribunal de Justiça.
33. De acordo com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos, este apenas se aplica se o passageiro tiver uma reserva confirmada para o voo em questão. Por sua vez, nos termos do artigo 2.º, alínea g), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos tal pressupõe que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico. A referida aceitação e o registo podem ser efetuadas através de um bilhete, na aceção do artigo 2.º, alínea f), do regulamento sobre os direitos dos passageiros aéreos, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado, ou de um outro comprovativo.
34. Resulta inequivocamente deste regime que um passageiro pode ter igualmente direito a exigir uma indemnização à transportadora aérea operadora caso esta não tenha participado no processo concreto de reserva e da respetiva confirmação, tendo a mesma, no entanto, concedido a um intermediário ou a um operador turístico a faculdade de aceitar e confirmar este tipo de reservas. Nestes casos, a transportadora aérea tem de assumir a responsabilidade pela confirmação da reserva do intermediário ou do operador turístico, como se ela própria a tivesse emitido.

35. Porém, daqui não resulta indubitavelmente que uma transportadora aérea tenha de assumir a responsabilidade pela confirmação da reserva do intermediário ou do operador turístico também quando a reserva inclua outro voo, operado por uma outra transportadora aérea. No que diz respeito a este último voo, o intermediário ou o operador turístico atua, no essencial, em nome da transportadora aérea que opera este voo. Do ponto de vista das transportadoras aéreas, esta situação é análoga aos casos em que o próprio passageiro efetua várias reservas autónomas para voos sucessivos junto de várias transportadoras aéreas. No que se refere a este último caso, nas suas orientações para a interpretação do regulamento, a Comissão considera, em todo o caso, que não existe direito a indemnização [Orientações C/2016/3502 final da Comissão de 10 de junho de 2016, p. 18, n.º 4, alínea d), ponto A, ii)].
36. dd) Esta Secção considera, no entanto, que há razões para entender que se pode reconhecer o direito a indemnização quando um operador turístico tiver emitido a confirmação da reserva para voos sucessivos.
37. (1) O regulamento prevê, em princípio, as mesmas consequências jurídicas para as diferentes formas de confirmação da reserva. Além disso, no quinto considerando salienta-se que a proteção conferida deverá abranger também os passageiros que fazem parte de viagens «tudo incluído». Uma obrigação de garantia para voos combinados organizados por um operador turístico estaria, além disso, em conformidade com o objetivo, definido no primeiro e quarto considerandos, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e de ter em conta as exigências de proteção dos consumidores e do princípio daí derivado pelo Tribunal de Justiça, segundo o qual as disposições do regulamento devem ser interpretadas em sentido amplo (v., a este respeito, Acórdão do TJUE [*omissis*] no processo Sturgeon e o., n.º 45), enquanto termos que figuram numa disposição que constitui uma derrogação a um princípio ou, mais especificamente, a normas comunitárias que se destinam a proteger os consumidores, por princípio devem ser lidos de modo a permitir uma interpretação estrita dessa disposição (v., neste sentido, Acórdão do TJUE de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Colet., p. 1-11061, [*omissis*] n.º 17).
38. (2) Esta Secção considera que o reconhecimento do direito a indemnização está igualmente em conformidade com o aspeto da responsabilidade pelas obrigações em matéria de prestações assumidas com a confirmação de reserva, realçado pelo Tribunal de Justiça.
39. No caso em que uma transportadora aérea, através da qual foram reservados dois voos sucessivos, se recusa a transportar um passageiro num segundo voo por considerar que o passageiro já não conseguiria embarcar neste voo devido ao atraso do primeiro voo, o Tribunal de Justiça considerou que existe direito a indemnização. Na sua decisão, o Tribunal de Justiça considerou decisivo o facto de o direito visar compensar os transtornos causados pela perda de tempo irreversível de três ou mais horas, e que uma transportadora aérea operadora deve, de qualquer modo, responder por estes transtornos caso se constate que estes lhe

são imputáveis – quer seja por ter causado o atraso do primeiro voo operado por ela própria ou porque considerou erradamente que os passageiros afetados não se poderiam apresentar a tempo no embarque do voo com correspondência, ou ainda porque vendeu bilhetes para voos com correspondência para os quais o tempo disponível para apanhar o voo seguinte era insuficiente (Acórdão do TJUE [omissis], Rodriguez Cachafeiro e o., n.º 34).

40. De qualquer modo, do ponto de vista do passageiro, cuja proteção é visada pela indemnização, verifica-se uma situação equiparável quando a transportadora aérea, embora não tenha emitido nem autorizado a emissão dos bilhetes para voos sucessivos, concede a um operador turístico a possibilidade de os emitir e, a este respeito, também de combinar voos operados por diferentes transportadoras aéreas.
41. ee) Esta Secção considera, todavia, que não tem condições de decidir desta questão por si mesma.
42. Embora, pelas razões expostas, a aplicação, por analogia, à situação a apreciar dos princípios desenvolvidos pelo Tribunal de Justiça se afigure óbvia, No entanto, essa aplicação não resulta de modo inequívoco das decisões proferidas até agora pelo Tribunal de Justiça.»
43. C. Por conseguinte, esta Secção entende que não é possível conhecer do recurso interposto pela demandante sem antes obter resposta às questões prejudiciais submetidas.

[Omissis]