

Versão anonimizada

Tradução

C-188/20 – 1

Processo C-188/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

30 de abril de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldorf,
Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

6 de abril de 2020

Demandantes e recorrentes:

JG

LH

MI

NJ

Demandada e recorrida:

Azurair GmbH i.L. [em liquidação]

Interveniente:

alltours flugreisen gmbh

[Omissis]

I.

[Omissis]

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldorf)

PT

Despacho

No litígio que opõe

1. o menor JG, legalmente representado por LH e MI,
2. LH,
3. MI,
4. e o menor NJ, legalmente representado por LH e MI,

demandantes e recorrentes,

[omissis]

à

Azurair GmbH i.L. [em liquidação], representada pela liquidatária OP,

demandada e recorrida,

[omissis]

[omissis]

sendo interveniente:

alltours flugreisen gmbh, [omissis]

Dusseldorf,

[omissis]

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

com base na audiência de 28 de fevereiro 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

indenização 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 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 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 indenização 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 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 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?

4. Verifica-se o cancelamento de um voo na aceção do artigo 2.º, alínea l), e do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento e do Conselho, quando a transportadora aérea operadora antecipa, para o mesmo dia, pelo menos em duas horas e dez minutos o voo reservado no âmbito de uma viagem organizada?

5. Pode a transportadora aérea operadora reduzir, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, as indenizações fixadas nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento, quando o período de tempo correspondente à antecipação de um voo se situa dentro dos limites indicados no n.º 2 do referido artigo?

6. A comunicação, antes da viagem, da antecipação de um voo constitui uma oferta de reencaminhamento na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004?

7. O artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro da designação e do endereço exatos da empresa e do

montante da indemnização previsto em função da distância que o passageiro pode reclamar a essa empresa, e, se for caso disso, da documentação que o passageiro deve anexar ao seu pedido?

Fundamentos:

I.

Devido a um atraso considerável na chegada e ao cancelamento dos voos, os demandantes solicitam à demandada 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 15 de janeiro de 2018, através de uma agência de viagens, a segunda demandante reservou para si e para os restantes demandantes uma viagem organizada a Sida/Turquia, proposta pela interveniente em apoio da demandada (a seguir «interveniente») na qualidade de organizadora de circuitos turísticos. Esta viagem incluía o transporte aéreo para e a partir de Antália/Turquia. A segunda demandante recebeu um documento designado por «registo de viagem» [omissis], no qual se encontravam enumerados os voos da demandada. Como voo de ida foi indicado o voo n.º ARZ 8711 de Dusseldorf com destino a Antália, em 15 de junho de 2018, com hora de partida às 06h00m e hora de chegada às 10h30m (todos os horários na hora local). Como voo de regresso foi indicado o voo n.º ARZ 8712 de Antália com destino a Dusseldorf, em 5 de agosto de 2018, com hora de partida às 12h00m e hora de chegada às 14h45m. Deste «registo de viagem» constava a seguinte informação: «HORÁRIOS PROVISÓRIOS – POR FAVOR, PARA SUA PRÓPRIA SEGURANÇA, CONSULTE OS HORÁRIOS DE VOO CONSTANTES DOS SEUS BILHETES».

Os demandantes foram, efetivamente, transportados de Dusseldorf para Antália e de Antália para Dusseldorf em voos operados pela demandada com os n.ºs ARZ 8711 e 8712 com uma distância de 2 482 km cada. Todavia, no caso do voo de ida, os demandantes só chegaram ao seu destino final à 01h19m de 16 de julho de 2018. O voo de regresso foi efetuado às 05h10m de 5 de agosto de 2018. Os demandantes não receberam, nem relativamente ao voo de ida, nem relativamente ao voo de regresso, um impresso nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004.

Por conseguinte, os demandantes reclamam à demandada indemnizações ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, no montante de 400 euros por pessoa e para cada voo de ida e de regresso. Com base nas informações constantes do «registo de viagem», os demandantes consideram que o voo de ida foi efetuado com um atraso de mais de três horas à chegada. O voo de regresso foi cancelado, visto que a antecipação constitui um cancelamento na aceção do artigo 5.º, n.º 1, do

Regulamento n.º 261/2004. Os demandantes tinham reservas confirmadas para os voos com horários programados das 06h00m às 10h30m (voo de ida) e das 12h00m às 14h45m (voo de regresso). Além disso, os demandantes solicitam a dispensa do direito a remuneração do seu representante, decorrente da reivindicação pré-contenciosa das indemnizações, sendo que o mandato foi adjudicado ao representante, antes de a demandada ter sido interpelada para cumprir pelos demandantes.

Em primeira instância, a demandada defendeu-se perante o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha) argumentando que a mesma não tinha programado os voos com os horários indicados no «registo de viagem». A sua programação corresponde às informações fornecidas à interveniente na «confirmação de viagem/fatura» da Anex Tour GmbH de 22 de janeiro de 2018. Segundo este documento, o voo de ida deveria ter sido efetuado em 15 de julho de 2018 das 20h05m às 00h40m do dia seguinte e o voo de regresso em 5 de agosto de 2018 das 08h00m às 10h50m. Por conseguinte, o voo ARZ 8711, de 15 de agosto de 2018, não foi efetuado com um atraso de três ou mais horas na chegada. No que diz respeito ao voo ARZ 8712, a demandada considera que a antecipação de um voo não constitui um cancelamento na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004. A demandada invoca ainda um direito de redução ao abrigo do artigo 7.º, n.º 2, alínea b), do regulamento, visto que os demandantes chegaram ao seu destino final, Dusseldorf, apenas duas horas e cinquenta minutos mais cedo do que o previsto.

O Amtsgericht julgou a ação improcedente e declarou que o «registo de viagem» da agência de viagens apresentado pelos demandantes não constitui uma confirmação de reserva na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004. Segundo, desde logo, a redação do seu título, este documento não se trata da confirmação de uma reserva pela demandada ou por um operador turístico. Além disso, este documento contém a indicação clara de que os horários dos voos são apenas provisórios. Depreende-se do contexto que os horários dos voos indicados no documento não foram ainda, em todo o caso, aceites e registados. Por conseguinte, este documento carece da força vinculativa necessária dos dados dos voos.

II.

Isto só pode ser – no que respeita ao voo de ida de 15 de agosto de 2018 – juridicamente sustentado, caso a demandada não deva ser considerada uma transportadora aérea operadora de um voo com hora de chegada, indicada na «confirmação de viagem», programada para as 10h30m e os demandantes não tenham uma reserva confirmada para esse voo.

Os demandantes alegam que é este o caso, pelo que recorreram da sentença do Amtsgericht Düsseldorf. Pelo contrário, a demandada e a interveniente defendem a decisão recorrida.

No que se refere ao voo de regresso, os dados dos voos indicados no registo de viagem não são relevantes, visto que é, agora, pacífico entre as partes no litígio que o voo ARZ 8712 foi antecipado, pelo menos, das 08h00m para as 05h10m. Contudo, as partes opõem-se quanto à questão de saber se uma antecipação representa um cancelamento na aceção do artigo 5.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004.

III.

No que respeita ao voo de ida e aos pedidos de indemnização formulados a este respeito devido a atraso considerável, o provimento do recurso interposto pelos demandantes 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 com conteúdo idêntico («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 (Supremo Tribunal Federal alemão; a seguir «BGH»), 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 conteúdo idêntico à da transportadora aérea em causa.

2.

No entanto, segundo a presente Secção, no que se refere ao pedido de indemnização formulado pelos demandantes contra a demandada relativamente ao voo de ida, é importante saber se, através da Anex Tour GmbH da interveniente, a demandada se tinha comprometido a transportar os demandantes no voo ARZ 8711, de 15 de julho de 2018, com hora programada de chegada às 10h30m, visto que só então esta tencionaria operar o voo assim individualizado também em nome do operador turístico, da interveniente, que tem contrato com os demandantes [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 o 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 com conteúdo idêntico 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 com conteúdo idêntico, 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 demandantes de 15 de janeiro 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 pela interveniente. 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.

IV.

No que respeita aos pedidos formulados pelos demandantes, devido ao voo de regresso, para concessão de indemnizações ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, é importante saber se uma antecipação em, pelo menos, duas horas e cinquenta minutos, das 08h00m para as 05h10m, constitui um cancelamento na aceção do artigo 2.º, alínea l), do regulamento.

1.

Em conformidade com a definição jurídica prevista no artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, entende-se por «cancelamento» a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado. A «não realização» de um voo programado deve ser distinguida de um «atraso» e caracteriza-se pelo abandono da programação do voo inicial [v. TJUE, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, n.ºs 33 e segs.)]. Até ao momento, o Tribunal de Justiça ainda não esclareceu se se deve igualmente considerar a existência de um abandono da programação do voo quando este é antecipado em duas horas e cinquenta minutos.

Segundo a jurisprudência do Bundesgerichtshof [*omissis*], uma antecipação não insignificante de um voo programado por parte da transportadora aérea constitui, em todo o caso, um cancelamento do voo – associado à oferta de um reencaminhamento –, que é suscetível de fundamentar um direito a indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. Segundo o BGH [*omissis*], um cancelamento é caracterizado pelo facto de a transportadora aérea abandonar definitivamente a sua programação inicial do voo, mesmo que os passageiros sejam transferidos para outro voo. Esta situação é esclarecida pela jurisprudência do Tribunal de Justiça [v. Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07); v. ainda Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o. (C-83/10)], que foi desenvolvida para delimitar o facto gerador do cancelamento do facto gerador do atraso considerável. A programação inicial do voo será também abandonada se um voo for antecipado em várias horas.

No entanto, esta Secção tem dúvidas quanto à exatidão desta interpretação do direito da União pelo Bundesgerichtshof.

O facto de o Regulamento n.º 261/2004 não mencionar, em ponto algum, a antecipação de um voo e não prever quaisquer regras para essa situação, não representa tão-pouco, segundo esta Secção, um obstáculo claro a uma interpretação da alínea l) do artigo 2.º em conformidade com a jurisprudência do Bundesgerichtshof. De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, é, em princípio, possível concluir pela existência de um cancelamento quando o voo inicialmente previsto e que está atrasado for transferido para outro voo, isto é, quando a programação do voo inicial é abandonada e os passageiros deste se juntam aos passageiros de um voo igualmente programado, independentemente do voo para o qual os passageiros assim transferidos efetuaram as suas reservas. O que importa é apenas a situação individual de cada passageiro assim transportado, quer dizer, o facto de, no que diz respeito ao passageiro em causa, a programação inicial do voo ter sido abandonada [TJUE, Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o. (C-83/10, n.ºs 30 e segs.)]. Todavia, o Tribunal de Justiça precisou igualmente que o atraso, por si só, da hora efetiva de partida em relação à hora de partida prevista não constitui um cancelamento; não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, foi cancelado, quando dê lugar a uma partida conforme com a programação inicialmente prevista [Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07)]. Por conseguinte, a presente Secção não tem quaisquer dúvidas de que a antecipação de um voo altera a programação inicialmente prevista do voo na aceção da jurisprudência proferida pelo Tribunal de Justiça.

Para esta Secção, as dúvidas quanto à interpretação do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 resultam do facto de o abandono da programação de um voo, indubitavelmente subjacente à antecipação do mesmo, pela transportadora aérea não conduzir necessariamente, como sucede no caso de cancelamento tardio sem oferta de substituição nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ponto iii), do regulamento ou no caso de atraso considerável, a inconvenientes, que devem ser compensados ou reduzidos por medidas de indemnização, assistência e apoio. Com efeito, mesmo que os passageiros não recebam qualquer oferta de substituição abrangida pela disposição por último referida deste regulamento, mas sejam previamente informados em tempo útil da antecipação, estes não sofrem quaisquer transtornos ou inconvenientes comparáveis na aceção dos considerandos 12 e 13 do regulamento, pois podem ajustar-se atempadamente à nova programação do voo e, portanto, comparecer no aeroporto no novo horário de partida. Deste modo, os passageiros não necessitam de assistência ou apoio durante o tempo de espera no aeroporto. Uma vez que não há tempo de espera, os passageiros também não sofrem quaisquer transtornos ou inconvenientes, causados por essa alteração, os quais exigiriam uma compensação material. Tais transtornos ou inconvenientes poderão, quando muito, surgir se os passageiros em causa não forem informados previamente da antecipação e só comparecerem para embarque no horário de partida inicialmente previsto. Todavia, não é essa a situação que se verifica no caso em apreço, visto que os

demandantes foram transportados no voo de regresso antecipado. Consequentemente, transtornos e inconvenientes, em casos como o presente, podem, quando muito, ser vistos no facto de, com a antecipação do voo de regresso, os passageiros terem sido obrigados a alterar a sua viagem. Porém, isto não implica qualquer perda de tempo no sentido de os passageiros terem tempos de espera.

Se, em casos como o presente, na antecipação de um voo forem, desde logo, visíveis danos a compensar por meio de uma indemnização, coloca-se a questão de saber qual a extensão necessária desses danos para justificar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. Segundo esta Secção, também os transtornos e inconvenientes, que estão sistematicamente associados a uma antecipação de várias horas, não são comparáveis aos transtornos e inconvenientes que resultam de um cancelamento tardio ou de um atraso considerável de um voo.

2.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça não esclarece tão-pouco a questão de saber se, no caso de uma antecipação de um voo poder constituir um cancelamento na aceção do artigo 2.º, alínea 1), do Regulamento n.º 261/2004, a transportadora aérea pode invocar um direito de redução nos termos do artigo 7.º, n.º 2, do regulamento, quando a alteração da hora efetiva de chegada face à hora programada se situe dentro dos limites referidos no artigo 7.º, n.º 2, do regulamento. Esta Secção tem, por isso, dúvidas quanto à aplicação desta disposição em caso de antecipação, uma vez que esta disposição, embora preveja a comunicação de um reencaminhamento, se estiver associada a um cancelamento, não contém, todavia, uma oferta nos termos do artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004, como pressupõe o n.º 2 do artigo 7.º Em conformidade com o artigo 8.º do regulamento, os passageiros gozam, designadamente, de um direito de escolha e deverão, nos termos do considerando 20, ser devidamente informados dos seus direitos. Isto significa que a transportadora aérea, que cancela o voo, dá a escolher aos passageiros, nas condições que o artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento fixa, entre as opções das alíneas a), b) e c) [TJUE, Acórdão de 29 de julho de 2019, *Rusu e o.* (C-354/18, n.º 53, em caso de recusa de embarque)]. Daqui decorre, como prossegue o Tribunal de Justiça (*loc. cit.*, n.º 54), que tal proposta deve fornecer aos passageiros cujo embarque tenha sido recusado as informações necessárias que lhes permitam fazer uma escolha eficaz, de modo que anulem o seu voo e obtenham o reembolso do seu bilhete, ou prossigam o seu transporte para o destino final, em condições de transporte comparáveis, o mais rapidamente possível ou numa data posterior. Estes requisitos da oferta de um reencaminhamento não serão cumpridos se a transportadora aérea se limitar a informar o passageiro de que o seu voo foi antecipado.

3.

Nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento n.º 261/2004, as condições de transporte comparáveis têm por referência o voo reservado inicialmente e, deste modo, o contrato de transporte aéreo. De igual modo, ainda não se esclareceu se um voo antecipado em duas horas e cinquenta minutos é comparável neste sentido ao voo reservado inicialmente e se constitui o transporte o mais rapidamente possível, por forma a que a transportadora aérea demandada cumpra, ao informar sobre a antecipação, as suas obrigações que lhe são impostas por esta disposição.

V.

No que respeita ao pedido formulado pelos demandantes de dispensa do direito a remuneração do seu representante, a decisão a adotar pela presente Secção depende do conteúdo do impresso a distribuir ao passageiro ao abrigo do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004.

[Omissis] [recusa de dispensa ao abrigo do direito nacional devido a situação de incumprimento por mora]

Fora uma situação de incumprimento por mora, o reembolso de despesas com advogados, incorridas aquando da primeira reivindicação dos direitos a indemnização em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, *[omissis]*, é, segundo esta Secção, de difícil aplicação, se a transportadora aérea operadora não tiver cumprido a sua obrigação imposta pelo artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004. No caso em litígio deve considerar-se um não cumprimento neste sentido.

Se a transportadora aérea operadora não cumprir a sua obrigação, de distribuir ao passageiro um impresso, o recurso à assistência de um advogado no âmbito da cobrança de indemnizações por via extrajudicial não terá por base esta omissão. Com efeito, nos termos do artigo 14.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004, a transportadora aérea operadora tem apenas o dever de distribuir um impresso com as regras de indemnização e de assistência consonantes com o presente regulamento; do considerando 20 não resulta, no entendimento desta Secção, outra conclusão. Em particular, isto significa que a transportadora aérea não tem o dever de subsumir um caso concreto a uma das normas pertinentes do regulamento. Por conseguinte, os passageiros não devem ser informados sobre os «seus» direitos, mas sim, em termos gerais, sobre «os direitos». Contudo, esta Secção não ignora que o BGH *[omissis]* declarou que as informações a fornecer ao passageiro nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deveriam permitir-lhe invocar o seu direito, de forma eficaz e sem assistência de um advogado, perante a transportadora aérea operadora, isto é, o passageiro deve ser informado de forma suficientemente clara da designação e endereço exatos da empresa e do montante de indemnização previsto em função da distância que o passageiro pode reclamar a essa empresa, e, se for caso disso, da documentação que o passageiro deve anexar ao seu pedido. A lógica subjacente ao dever de

informação consiste em permitir aos passageiros reclamar eles próprios uma indemnização à transportadora aérea operadora, o que resulta do considerando 20.

Esta Secção não partilha desta opinião, visto que o considerando do regulamento referido pelo BGH neste contexto não afirma que os passageiros devem ser poupados do recurso a aconselhamento jurídico. Esta Secção entende ainda que o legislador teceu as considerações consagradas no considerando 20 e estas levaram-no a adotar o artigo 14.º, n.º 2, do regulamento, nos termos em que o fez, pelo que o legislador não pretendia impor à empresa transportadora a obrigação de esclarecer o passageiro sobre os direitos que lhe são concedidos num caso concreto, mas sim apenas sobre os direitos que resultam da redação da disposição. Também outras versões linguísticas para além da alemã, como por exemplo a francesa ou a inglesa, se referem no artigo 14.º, n.º 2, do regulamento apenas a uma obrigação de distribuir ao passageiro um impresso com as regras («une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement» ou «a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation»), pelo que não resulta daqui qualquer indicação de que a obrigação da transportadora aérea vá além de uma informação geral sobre estas regras.

Por estas razões, esta Secção também não partilha da *[omissis]* opinião do BGH de que, em caso de incumprimento do dever de informação nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 pela transportadora aérea operadora, é possível beneficiar de um direito a reembolso da remuneração do advogado, que resultou de um pedido de representação extrajudicial aquando da primeira reivindicação do direito a indemnização. Os demandantes não podem tão-pouco solicitar por outras razões a dispensa do direito a remuneração do seu representante resultante do pré-contencioso. Por conseguinte, a questão colocada é igualmente relevante para a decisão do recurso interposto pelos demandantes, visto que, se a demandada tiver cumprido adequadamente as suas obrigações constantes do artigo 14.º, n.º 2, do regulamento, fornecendo informações gerais sobre os direitos devido a cancelamento ou atraso de um voo, o direito dos demandantes ao reembolso das despesas com o advogado resultantes do pré-contencioso será rejeitado. Pelo contrário, estas despesas serão reembolsáveis se a demandada tiver de fornecer informações sobre os direitos concedidos em termos concretos aos demandantes devido à perturbação ocorrida.

Para a presente Secção, da jurisprudência do Bundesgerichtshof resultam dúvidas quanto à aplicação correta do direito da União, pelo que, nos termos do artigo 267.º TFUE, esta Secção vê-se obrigada a solicitar ao Tribunal de Justiça da União Europeia uma interpretação do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004.

VI.

[Omissis]

VII.

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO