



Segundo o advogado-geral Y. Bot, a transportadora aérea está obrigada a indemnizar os passageiros quando o embarque lhes for recusado em razão da reorganização do seu voo na sequência de uma greve no aeroporto ocorrida dois dias antes e que afetou um voo anterior

Só a recusa de embarque justificada por razões associadas à situação individual dos passageiros pode isentar a transportadora aérea desta obrigação

Quando é recusado o embarque de um passageiro contra a sua vontade, a transportadora aérea está obrigada, por força do direito da União¹, a prestar-lhe assistência e a pagar-lhe uma indemnização de montante fixo. O direito da União define a recusa de embarque como a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem.

Na sequência de uma greve do pessoal do aeroporto de Barcelona (Espanha) em 28 de julho de 2006, o voo regular Barcelona – Helsínquia, das 11h 40, operado pela Finnair, teve que ser cancelado. Consequentemente, a Finnair decidiu reorganizar os seus voos para que os passageiros do voo cancelado não tivessem um tempo de espera demasiado longo.

Assim, esses passageiros foram encaminhados para Helsínquia (Finlândia) no dia seguinte, dia 29 de julho, no voo das 11h 40, e num voo especial, no mesmo dia, às 21h40. Esta reorganização teve por consequência que parte dos passageiros com bilhete para o voo das 11h 40, de 29 de julho de 2006, tivesse que esperar pelo dia 30 de julho de 2006 para viajar para Helsínquia no voo regular das 11h 40 e num voo especial, das 21h 40. Do mesmo modo, alguns passageiros, como T. Lassooy, que tinham comprado bilhete para o voo das 11h 40, de 30 de julho de 2006, e que se tinham apresentado regularmente no embarque, foram transportados para Helsínquia no voo especial das 21h 40.

Considerando que a Finnair lhe tinha recusado o embarque, T. Lassooy intentou uma ação nos tribunais finlandeses em que pede que esta companhia aérea seja condenada a pagar-lhe a indemnização fixa de 400 euros prevista pela regulamentação europeia para os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros.

O Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlândia), ao qual o processo foi submetido em última instância, tem dúvidas quanto à interpretação do conceito de «recusa de embarque» e questiona o Tribunal de Justiça a esse respeito.

Nas suas conclusões apresentadas hoje, o advogado-geral Yves Bot salienta, antes de mais, que **o conceito de «recusa de embarque» deve ser interpretado de forma ampla e não se pode limitar ao excesso de reservas**. Esta constatação resulta não só dos trabalhos preparatórios da adoção da regulamentação europeia na matéria, mas também do objetivo que esta prossegue, a saber, garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos.

¹ 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 L 46, p. 1).

Ora, admitir que só os casos de excesso de reservas estão abrangidos no conceito de recusa de embarque teria por consequência privar os passageiros na situação de T. Lassooy de qualquer proteção. Com efeito, o voo para o qual T. Lassooy tinha reserva teve lugar na hora e data previstas. Assim, se se considerasse que T. Lassooy não foi objeto de uma recusa de embarque, ele não poderia invocar as disposições aplicáveis ao cancelamento de um voo ou ao atraso. Assim, não seria incluído em nenhuma das categorias que estabelecem medidas protetoras em relação aos passageiros aéreos que sofram dificuldades e sérios transtornos. Portanto, a transportadora aérea não teria a obrigação de lhe pagar uma indemnização pelo prejuízo causado, nem mesmo e sobretudo de lhe prestar assistência, ou seja, de satisfazer as necessidades imediatas deste passageiro no local. Este passageiro seria abandonado ao seu destino, o que é totalmente contrário ao objetivo da regulamentação europeia que consiste em garantir um nível elevado de proteção dos passageiros aéreos. Além disso, determinadas transportadoras aéreas podiam ser tentadas a eximirem-se às suas obrigações, uma vez que seria fácil, a pretexto de uma reorganização dos seus voos ou de quaisquer outros motivos diferentes do excesso de reservas, recusar um passageiro no embarque e evitar pagar-lhe uma indemnização ou prestar-lhe assistência.

Seguidamente, o advogado-geral considera que a **«recusa de embarque» não pode ser justificada por razões relacionadas com a reorganização de voos na sequência de circunstâncias extraordinárias**, como uma greve no aeroporto. Na sua opinião, a recusa de embarcar passageiros **só pode ser justificada por motivos associados à situação individual pessoal dos mesmos**.

Com efeito, a **recusa de embarque** é uma medida individual adotada de forma arbitrária pela transportadora aérea em relação a um passageiro que, não obstante, cumpre todos os requisitos para efeitos de embarque. Esta medida só perde o seu caráter arbitrário quando o próprio passageiro comete uma falta (por exemplo, ao apresentar documentos de identidade não válidos ou quando, pelo seu comportamento, põe em perigo a segurança do voo e/ou dos passageiros, por exemplo, quando se encontra em estado de embriaguez ou revela ser violento). Nesses casos, a decisão de não embarcar o passageiro é-lhe imputável, não podendo requerer qualquer indemnização ou assistência. Em contrapartida, a decisão de recusa de embarque baseada em motivos que são completamente alheios ao passageiro em causa, não pode ter por efeito privá-lo de qualquer proteção.

Por outro lado, uma vez que a greve no aeroporto não pode ser imputada à Finnair, esta transportadora aérea tem direito –se considerar que não tem que sofrer as consequências dessa greve– a pedir o ressarcimento aos responsáveis em conformidade com o direito nacional aplicável.

Essa interpretação **não viola o princípio da igualdade de tratamento**, ainda que a situação do passageiro a quem a transportadora aérea recusou o embarque, na sequência de circunstâncias extraordinárias, seja mais favorável do que a do passageiro cujo voo foi cancelado ou atrasado na sequência dessas circunstâncias, na medida em que o primeiro seria indemnizado e o segundo não. Com efeito, o princípio da igualdade de tratamento exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objetivamente justificado. Ora, os passageiros vítimas de um cancelamento ou de um atraso do voo não se encontram na mesma situação que os passageiros aos quais a transportadora aérea recusou o embarque. Com efeito, se a recusa de embarque abrange um ou mais passageiros, no caso de cancelamento ou de atraso do voo, todos os passageiros são abrangidos e afetados da mesma maneira.

Além disso, quando o cancelamento ou o atraso do voo for devido a circunstâncias extraordinárias, a transportadora aérea não tem a obrigação de pagar a indemnização prevista no direito da União na medida em que esta transportadora não tinha qualquer controlo sobre esses acontecimentos. Em contrapartida, isso não acontece quando é recusado o embarque ao passageiro, após ter sido decidida uma reorganização dos voos pela transportadora aérea na sequência de circunstâncias extraordinárias. Por força exclusiva desta decisão, a transportadora aérea cria dificuldades e transtornos a um ou vários passageiros, escolhidos de maneira

completamente aleatória. Por esta razão, na medida em que o prejuízo sofrido é imputável à transportadora aérea, continua a ser devida indemnização com o objetivo de dissuadir esta última de recorrer a tal prática e de privilegiar o apelo a voluntários que aceitem renunciar à sua reserva

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal de Justiça, com toda a independência, uma solução jurídica do processo que lhes é submetido. Os juízes do Tribunal de Justiça começam, agora, a deliberar o processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes é submetido, interrogar o tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal de Justiça não decide o litígio nacional. Incumbe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça. Esta decisão vincula da mesma forma os outros órgãos jurisdicionais nacionais a que venham a ser submetidos um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Agnès López Gay 📞 (+352) 4303 3667