

Processo C-517/21**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

20 de agosto de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

13 de julho de 2021

Demandada:

Laudamotion GmbH

Demandante:

TG

QN

AirHelp Germany GmbH

Objeto do processo principal

Direitos dos passageiros – Direito a indemnização – Conceito de «apresentar-se para o registo» – Inconvenientes – Embarque efetivo no voo como possível condição de elegibilidade

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação do direito da União, artigo 267.º TFUE

Questões prejudiciais

1. Deve o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, 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») ser interpretado no sentido de que o regulamento é aplicável a um passageiro que fez o seu registo (*check-in*) em linha mas que não compareceu no balcão de registo nos horários indicados na referida disposição?

2. Deve o artigo 5.º, em conjugação com o artigo 7.º, do Regulamento n.º 261/2004, tendo em conta o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 19 de novembro de 2009, nos processos apensos C-402/07 e C-432/07, ser interpretado no sentido de que o passageiro, caso a transportadora aérea operadora não possa desonerar-se na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, tem direito a indemnização, se

- o voo chegar ao destino final com um atraso de pelo menos três horas,
- já se souber, antes do embarque do voo, que o mesmo irá chegar ao destino final com um atraso de pelo menos três horas e
- o passageiro não comparecer no embarque desse voo?

Em caso de resposta afirmativa à segunda questão prejudicial:

3. O mesmo também se aplica quando o passageiro reserva uma ligação aérea alternativa sem intervenção da transportadora aérea operadora, através da qual chega a outro aeroporto que serve a mesma cidade ou a mesma região (artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004) que o voo originalmente reservado, porém, consideravelmente mais tarde do que a hora programada de chegada do passageiro ao destino final do voo originalmente reservado?

Em caso de resposta afirmativa à segunda questão prejudicial:

4. O mesmo também se aplica quando o passageiro é, a seu pedido, transferido pela transportadora aérea operadora para uma ligação aérea alternativa com a qual, embora chegue ao destino final mais cedo do que com o voo com atraso originalmente reservado, chega mais tarde do que a hora programada de chegada do voo originalmente reservado (não tendo o próprio voo para o qual o passageiro foi transferido sofrido um «atraso considerável»)?

Disposições de direito da União invocadas

Regulamento (UE) 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

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 O pedido de decisão prejudicial diz respeito a três situações de facto semelhantes, em que há que responder à questão de saber se um passageiro também deve ter

viajado no voo que chegou ao destino final com um atraso de pelo menos três horas. Todos os demandantes pedem indemnizações ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), em conjugação com o artigo 7.º, n.º 1, alíneas a) ou b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Quanto ao processo 22 R 203/20p:

- 2 O demandante tinha uma reserva confirmada para o voo OE 190, a ser operado pela demandada, de Düsseldorf (DUS) para Kos (KGS), em 23 de outubro de 2019, com partida às 14:45 horas e chegada às 19:10 horas. Na realidade, o voo só partiu de DUS às 19:27 horas (atraso na partida: 4:42 horas) e só chegou a KGS às 23:38 horas (atraso na chegada: 4:28 horas). O demandante tinha feito o seu registo (*check-in*) em linha para este voo.
- 3 O tribunal de primeira instância declarou que, em caso de registo (*check-in*) realizado em linha, não era necessária a presença física no balcão da área de registo, estando o requisito de aplicação do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 preenchido quando o registo (*check-in*) tivesse sido realizado em linha. Além disso, entendeu que o regulamento não contém nenhuma exigência de que o passageiro também deva embarcar no voo atrasado para poder ter direito a indemnização. A demandada interpôs recurso desta decisão.

Quanto ao processo 22 R 83/21t:

- 4 O demandante tinha uma reserva confirmada para o voo OE 314, a ser operado pela demandada, de Viena (VIE) para Londres-Stansted (STN), em 19 de dezembro de 2019, com partida às 6:50 horas e chegada às 08:10 horas. Na realidade, o voo só partiu de VIE às 13:20 horas (atraso na partida: 6:30 horas) e só chegou a STN às 14:30 horas (atraso na chegada: 6:20 horas).
- 5 O demandante tinha feito o seu registo (*check-in*) em linha e dirigiu-se ao balcão de registo uma hora antes da hora prevista para a partida, o qual, no entanto, estava vazio. A hora de partida do voo reservado só foi anunciada à tarde, no quadro de avisos das partidas.
- 6 O demandante tinha reservado o voo para participar numa conferência em Londres a partir das 10:00 horas. Em seguida, reservou um voo com outra transportadora aérea e chegou a Londres-Heathrow às 08:15 horas.
- 7 O demandante só às 09:00 horas recebeu um SMS da demandada informando que o voo OE314 só iria ser realizado da parte da tarde.
- 8 O tribunal de primeira instância declarou que também há direito a indemnização quando o passageiro, em caso de atraso inevitável de pelo menos três horas na chegada, renuncia ao transporte. Nesta situação, a obrigatoriedade de embarque no voo não é compatível com o elevado nível de proteção do Regulamento (CE) n.º 261/2004, tanto mais que o objetivo da viagem poderia ser frustrado devido ao

atraso. Neste caso, o inconveniente para o demandante consistiu na organização de outro voo num curto prazo, sob grande pressão. A demandada interpôs recurso desta sentença.

Quanto ao processo 22 R 228/21s:

- 9 Alguns passageiros que cederam os seus direitos à demandante tinham uma reserva confirmada para o voo OE 300, a ser operado pela demandada, de Düsseldorf (DUS) para Palma de Maiorca (PMI), em 25 de junho de 2019, com partida às 10:40 horas e chegada às 13:05 horas. Na realidade, o voo só partiu de DUS às 21:45 horas (atraso na partida: 11:05 horas) e só chegou a PMI às 23:57 horas (atraso na chegada: 10:52 horas).
- 10 Na manhã do dia da partida, os passageiros foram informados de que o voo reservado OE300 só iria partir às 18:10 horas. Após uma outra comunicação de que a partida do voo iria novamente atrasar-se uma hora, os passageiros contactaram a demandada para pedirem a alteração da reserva para um voo anterior. Esta última foi feita para o voo OE150, de DUS para PMI, em 25 de junho de 2019, com partida às 17:05 horas e chegada às 19:10 horas, que aterrou pontualmente em Palma de Mallorca. Devido à alteração da reserva, os passageiros já não compareceram ao registo do voo OE300, mas sim ao registo do voo OE150.
- 11 O tribunal de primeira instância decidiu que os passageiros para os quais foi organizado um transporte alternativo e que antes da partida do voo originalmente reservado já tinham sido informados desse facto, já não necessitavam de comparecer no registo do voo originalmente reservado para garantir os seus direitos decorrentes do Regulamento (CE) n.º 261/2004, considerando que os passageiros, uma vez que tinham sido sujeitos a um atraso superior a três horas, têm direito a indemnização. A demandada recorreu desta sentença.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 12 No primeiro caso, o demandante alega que viajou no voo atrasado e que a demandada foi a única responsável pelo atraso. Além disso, afirma que o conceito de «apresentar-se para o registo» equivale ao registo, o que resulta claro, por exemplo, da versão inglesa do regulamento. Foram causados inconvenientes porque o voo foi reservado por um motivo específico.
- 13 No segundo caso, o demandante alega que não lhe é exigível que compareça num voo com tal atraso, a fim de ter direito a indemnização pelos inconvenientes. O demandante estaria disponível caso houvesse a possibilidade de a demandada lhe organizar um transporte alternativo, mas tal não foi possível porque o balcão no aeroporto da partida estava vazio. A única possibilidade de ainda participar na conferência foi a reserva espontânea de uma ligação alternativa.
- 14 No terceiro caso, afirma-se que, havendo alteração da reserva, a comparência no registo do voo originalmente reservado não constitui um requisito. Os passageiros

não se tinham recusado a embarcar no voo originalmente reservado, mas sim recorrido a um transporte de substituição. Ainda assim, só chegaram ao destino final com um atraso superior a três horas, o que justifica o pedido de indemnização.

- 15 A demandada alega, no essencial, que os demandantes não compareceram no registo dos respetivos voos. A demandada afirma que também não foi informada de que teria sido recusado o transporte, pelo que, desde logo, os requisitos fundamentais previstos no artigo 3.º, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 para a sua aplicação não foram preenchidos. O registo é apenas um aspeto parcial do conceito de «apresentar-se para o registo». A palavra «apresentar-se» só pode ser interpretada no sentido de que a mesma se refere à presença física do passageiro. Os limites temporais do transporte de substituição que isenta do dever de indemnizar são extremamente curtos, pelo que a presença física do passageiro também é exigível por motivos organizativos.
- 16 A demandada argumenta ainda que não pode haver direito a indemnização por um atraso considerável de um quando voluntariamente não se embarca nesse voo. Nesta situação, o atraso também não causou inconvenientes. Além disso, é tida em conta a chegada com atraso do passageiro ao destino final, e não do voo.
- 17 Em relação ao segundo caso, a demandada também alega que o demandante não lhe deu quaisquer possibilidades de organizar um transporte de substituição.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 18 Para poder apreciar se há direito a indemnização, importa esclarecer se o Regulamento (CE) n.º 261/2004 é aplicável. Se for esse o caso, também importa esclarecer se o passageiro deveria igualmente ter sido transportado com o voo que chegou ao destino final com um atraso de pelo menos três horas.

Quanto à primeira questão prejudicial

- 19 Aqui coloca-se a questão de saber se o registo (*check-in*) em linha é suficiente para a aplicabilidade do regulamento ou se o passageiro, além disso, deveria ter comparecido no aeroporto da partida nos horários previstos no artigo 3.º, n.º 2, do regulamento. A falta de resposta clara a esta questão no regulamento poderia dever-se ao facto de o registo (*check-in*) em linha ainda não estar muito generalizado na data da publicação do regulamento.
- 20 Importa esclarecer se a expressão alemã «Abfertigung» (registo) é equiparável ao registo (em linha) ou se é mais ampla. A versão inglesa utiliza, por exemplo, a expressão «check-in», o que sugere que o registo em linha é possivelmente suficiente.
- 21 Neste caso, «[apresentar-se] para o registo» seria dispensável e o registo (*check-in*) em linha bem sucedido levaria à aplicabilidade do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Este entendimento também é defendido pelo órgão jurisdicional de

segunda instância, mas a questão ainda não foi esclarecida pela jurisprudência do Tribunal de Justiça.

Quanto à segunda questão prejudicial:

- 22 Coloca-se a questão de saber se o passageiro também tem direito a indemnização se já tiver tomado conhecimento do atraso considerável antes do voo e por esse motivo já não participar no voo.
- 23 Segundo a doutrina nacional, o direito a indemnização também existe quando o passageiro, tendo tomado conhecimento do atraso considerável, já não embarca no voo, por exemplo, por o voo, nesse caso, já não ser útil para o objetivo da viagem. O inconveniente para o passageiro, nesse caso, é semelhante ao inconveniente causado pelo cancelamento do voo. No entender do órgão jurisdicional de segunda instância, tal não é descabido. Com efeito, não é certo que a participação do passageiro no voo nunca possa ser uma condição para o reconhecimento do direito a indemnização (por exemplo, quando o atraso não seja antecipadamente conhecido), por outro lado, pode também admitir-se que o passageiro não seja obrigado a participar num voo relativamente ao qual já se saiba que irá chegar ao destino final com um atraso de pelo menos três horas, só para ter direito a uma indemnização. Neste caso, os inconvenientes não ocorrem apenas devido à chegada ao destino final com atraso.
- 24 No entanto, a intenção de chegada atempada a um determinado evento no destino final não pode relevar. Se o evento já for perdido devido a um atraso inferior a três horas, tal não justifica o direito a indemnização. Assim, para haver um direito a indemnização, os danos individuais efetivamente sofridos pelo passageiro devido à anulação ou ao atraso considerável não são determinantes.

Quanto à terceira questão prejudicial:

- 25 Se o passageiro tiver conhecimento do atraso superior a três horas já antes da partida e não embarcar no voo, e se se considerar que o inconveniente para o passageiro reside apenas na chegada com atraso ao destino final, poderia recusar-se o direito a indemnização se o passageiro chegar ao destino final, por outro meio, com um atraso inferior a três horas.
- 26 No entanto, para esse efeito, importa ter em conta que no caso de um cancelamento, nada se altera no que diz respeito ao direito a indemnização, se o passageiro chegar ao destino final de uma outra forma por si organizada.

Quanto à quarta questão prejudicial:

- 27 Poderia argumentar-se que a alteração da reserva justifica a aplicabilidade do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ao voo de substituição e, por conseguinte, já não se verifica nenhum dos requisitos alternativos do artigo 3.º, n.º 2, do regulamento no que diz respeito ao voo originalmente reservado e que, deste modo, este deixa de ser aplicável ao voo originalmente reservado. Assim, deixaria de haver direito a

indenização pelo atraso do voo originalmente reservado. No entanto, tal parece não ser correto, uma vez que o passageiro, mesmo no caso de um voo cancelado para o qual não pode apresentar-se para o registo, tem direito a indenização no caso de um transporte alternativo fora dos limites temporais do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), pontos ii) e iii), do regulamento.

- 28 Tal demonstra que, para o direito à indenização devida pelo voo originalmente reservado, não é determinante que o passageiro, depois de alterada a reserva, já não possua uma reserva confirmada para o voo originalmente reservado.

DOCUMENTO DE TRABALHO