

Processo C-642/23

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

26 de outubro de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf,
Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

16 de outubro de 2023

Recorrente:

Flightright GmbH

Recorrida:

Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorf

Despacho

No litúgio que opõe
a Flightright GmbH à Etihad Airways P.J.S.C.,

a 22.ª Secção Cível do Landgericht Düsseldorf decidiu,

em 16 de outubro de 2023,

[omissis]

o seguinte:

A instância é suspensa.

Submeter à apreciação do Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º n.º 1, alínea b), terceiro parágrafo, TFUE, as seguintes questões relativas à interpretação do direito da União:

1.

Deve o artigo 8.º, n.º 1, alínea a), em conjugação com o artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que existe um acordo escrito válido do passageiro para o reembolso do preço de compra do bilhete sob a forma de vales de viagem e créditos, quando o passageiro criou, ele próprio, na página Web da transportadora aérea uma conta de cliente eletrónica para a qual devem ser transferidos os vales de viagem e os créditos, sem que tenha confirmado o seu acordo para esse tipo de reembolso com a sua assinatura manuscrita?

2.

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão: pode o passageiro revogar o acordo que deu uma vez validamente para o reembolso do preço de compra do bilhete sob a forma de vales de viagem e créditos e voltar a exigir o cumprimento em dinheiro, se a transportadora aérea não creditar posteriormente os vales de viagem e os créditos prometidos na sua conta de cliente?

Fundamentos:

I.

A cedente tinha uma reserva confirmada para o voo de 7 de setembro de 2020, operado pela recorrida, de Düsseldorf, via Abu Dhabi (voo n.º EY24), para Brisbane – Queensland (voo n.º EY484). A reserva incluía um Open-Return-Ticket (sem reserva fixa de uma data de regresso). Todavia, o voo n.º EY24 operado pela recorrida foi cancelado. O preço total pago pelos voos de ida e volta foi de 1 189 euros por passageiro. A cedente pagou este valor ao operador turístico «free4Travel».

Tendo o operador turístico declarado a insolvência em julho de 2020 sem reembolsar o custo do bilhete, o pai da cedente dirigiu-se, em nome desta, à recorrida. Esta última propôs-lhe que procedesse formalmente a uma nova reserva dos voos, a fim de gerar um novo código de reserva IATA [International Air Transport Association]. O pai da cedente concordou. Em seguida, o pai da cedente telefonou novamente a um funcionário do centro de serviços da recorrida e recebeu a promessa de que seriam creditados um crédito em milhas aéreas utilizáveis num voo Etihad no valor do pagamento efetuado (com uma validade de dois anos), um crédito adicional em milhas aéreas no valor de 400 USD, bem como um crédito adicional de 5 000 milhas Etihad Guest. Para o efeito, cada viajante deveria abrir uma conta Etihad Credit correspondente, o que eles fizeram.

Os pagamentos prometidos foram, em seguida creditados, a outros passageiros, mas não à cedente.

Por carta de 16 de março de 2021, a recorrente, em nome do pai da cedente e dos restantes passageiros do mesmo voo com um código de reserva, informou a recorrida de que estes faziam uso do seu direito de opção ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 e exigiu o reembolso, no prazo de sete dias, do preço total de compra do bilhete para a parte ou partes da viagem não efetuadas.

Por carta de 13 de agosto de 2021, a cedente declarou «a título cautelar» que «pretendia o reembolso do preço de compra do bilhete em conformidade com o disposto no artigo 8.º, n.º 1, alínea a), primeiro travessão, do Regulamento (CE) n.º 261/2004» e que cedia, «mais uma vez, os seus direitos de reembolso à Flightright GmbH» (a presente recorrente).

Com o presente recurso, a recorrente pede o reembolso do preço total do bilhete com base nos direitos cedidos.

A recorrida contesta a legitimidade ativa da recorrente.

O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação improcedente com o fundamento de que a recorrente poderia, quando muito, exigir a indemnização dos custos incorridos relativamente ao voo de ida, o que, todavia, não tinha quantificado no caso em apreço, mesmo após a indicação judicial dada.

A recorrente interpôs recurso desta decisão de primeira instância, sob a forma e no prazo estabelecidos.

Em sede de recurso, a recorrente pede agora a alteração da sentença do Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Düsseldorf, Alemanha), de 29 de abril de 2022 [omissis], e a condenação da recorrida no pagamento à recorrente de 1 189 euros, acrescidos de juros à taxa de cinco pontos percentuais acima da taxa de juros de base desde 24 de março de 2021.

A recorrida defende a decisão proferida em primeira instância.

II.

A procedência do recurso depende de forma determinante das questões enunciadas no dispositivo.

Em particular:

1.

A recorrente poderá ter direito ao reembolso do preço do bilhete no montante de 1 189 euros, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, alínea a) e do artigo 7.º, n.º 3, Regulamento (CE) n.º 261/2004.

a) Em conformidade com o artigo 5.º e o artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, em caso de cancelamento de um segmento de voo, o passageiro tem, em princípio, direito ao reembolso do preço do bilhete para a parte ou partes da viagem não efetuadas. No caso de uma reserva única, as «partes da viagem» não efetuadas incluem – como no caso em apreço – tanto o voo de ida como o voo de regresso (*[omissis]* v., igualmente, as Orientações interpretativas da Comissão Europeia, de 10 de junho de 2016, C(2016) 3502 final, ponto 4. b., e as Orientações interpretativas da Comissão Europeia – COVID-19, de 18 de março de 2020, C(2020) 1830 final, ponto 3. 2. c.). O conceito de «viagem» utilizado na formulação «partes da viagem» deve ser entendido de uma forma mais ampla do que o conceito de «voo» na aceção do Regulamento (CE) n.º 261/2004. O conceito de «voo» na aceção do Regulamento (CE) n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que consiste, no essencial, numa operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma «unidade» desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário. O conceito de «viagem» está ligado à pessoa do passageiro, que escolhe o seu destino e para ele se desloca por meio de voos operados por transportadoras aéreas. Uma viagem, que comporta normalmente as partes «ida» e «volta», é, antes de mais, determinada pelo objetivo pessoal e individual da deslocação (v. TJUE, Acórdão de 10 de julho de 2008 – C-173/07 *[omissis]*). Por conseguinte, as partes da viagem não efetuadas devido ao cancelamento do primeiro segmento do voo de ida incluem tanto o voo de ida em falta como todo o voo de regresso. Contrariamente ao entendimento do Amtsgericht, o facto de a recorrente não ter podido quantificar os custos incorridos relativamente ao voo de ida é, portanto, irrelevante. Este pedido visa o reembolso do preço total de compra do bilhete, neste caso no valor de 1 189 euros.

b)

No entanto, questiona-se se esta pretensão deve ser rejeitada na íntegra pelo facto de a cedente, representada pelo pai, já ter exercido, perante a recorrida, o seu direito de opção pelo reembolso do preço do bilhete, em conformidade com as disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 1 e do artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, no sentido de que o pagamento deveria ser efetuado sob a forma de créditos em milhas aéreas. Segundo o depoimento da testemunha, a cedente abriu, após consultar a recorrida, uma conta Etihad Credit, na qual deveriam ser creditados um crédito em milhas aéreas no valor do pagamento efetuado, um crédito adicional em milhas aéreas no valor de 400 USD, bem como um crédito adicional de 5 000 milhas Etihad Guest. A cedente criou, ela própria, esta conta por via eletrónica através do sítio Internet da recorrida. Neste contexto, coloca-se a questão de saber se a criação, por si mesmo, de uma conta Etihad Credit, na qual, na sequência de comunicações e de um acordo entre o passageiro e a transportadora aérea operadora, deveria ser creditado um crédito em milhas aéreas no valor do pagamento efetuado, um crédito adicional em milhas aéreas no valor de 400 USD, bem como um crédito adicional de 5 000 milhas Etihad Guest, deve ser entendida, no quadro de uma interpretação autónoma do conceito nos termos do direito da União, como um «acordo escrito» do passageiro na aceção do

artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, ou se o acordo do passageiro necessita de uma assinatura manuscrita, como exige, nomeadamente, o artigo 126.º do BGB [Bürgerliches Gesetzbuch, Código civil alemão].

Assim, no que respeita ao artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção de Montreal, é certo que o Tribunal de Justiça declarou que este artigo deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que o requisito da forma escrita seja considerado cumprido quando um agente da transportadora aérea regista no sistema informático da transportadora aérea a declaração do sinistro por escrito em papel ou eletronicamente, com o conhecimento do passageiro, desde que esse passageiro possa verificar a exatidão do texto da reclamação, conforme convertida em forma escrita e introduzida nesse sistema, e, se for caso disso, alterá-la ou completá-la, ou mesmo substituí-la, antes de expirar o prazo previsto no artigo 31.º, n.º 2, desta convenção (v. TJUE, Acórdão de 12 de abril de 2018 – C-258/16 n.º 47). Neste contexto, não é exigida uma assinatura manuscrita. Todavia, ainda não se esclareceu se esta interpretação ampla pode ser igualmente aplicada ao Regulamento (CE) n.º 261/2004.

2.

Devendo a primeira questão ser respondida no sentido de que o «acordo escrito» não exige a assinatura manuscrita do passageiro, sendo suficiente a criação, pelo próprio, de uma conta de cliente para receber os créditos em milhas aéreas, coloca-se ainda a questão de saber se o passageiro pode revogar o seu direito de opção já exercido e pedir novamente o reembolso do preço de compra do bilhete em dinheiro, quando, como no caso em apreço, a transportadora aérea operadora não creditou os créditos em milhas aéreas, apesar do acordo existente nesse sentido.

Tanto quanto se vislumbra, esta questão ainda não foi (conclusivamente) esclarecida pelo juiz da União, pelo que deve ser submetida à apreciação do Tribunal de Justiça da União Europeia a título prejudicial.

III.

[Omissis]