

**Processo C-20/24 [Cymdek] <sup>i</sup>**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

12 de janeiro de 2024

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie  
(Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia Capital, Varsóvia,  
Polónia)

**Data da decisão de reenvio:**

24 de novembro de 2023

**Demandantes:**

M1.R.

M2.R.

**Demandada:**

AAA sp. z o.o.

---

Processo número I C 1222/22

**DESPACHO**

24 de novembro de 2023

O Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale  
Cywilnym (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia Capital, Varsóvia,  
I.<sup>a</sup> Secção Cível, Polónia) [*Omissis*],

[*Omissis*] após apreciação, em sessão à porta fechada, em 24 de novembro de  
2023, em Varsóvia,

do processo intentado por **M1.R. e M2.R.**

<sup>i</sup> O nome do presente processo é um nome fictício. Não corresponde ao nome verdadeiro de nenhuma das partes no processo.

contra a **AAA spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą (sociedade de responsabilidade limitada), com sede em W.,**

relativo a um pagamento

**decide:**

I. submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais para apreciação:

1. Para efeitos do artigo 2.º, alínea g), 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, pode o cartão de embarque de um passageiro constituir outra prova que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico?
2. Para efeitos 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 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, deve considerar-se que os passageiros titulares de um cartão de embarque para o voo em questão, se não for provada nenhuma circunstância anómala, têm uma reserva confirmada para o voo em questão?
3. Para efeitos do artigo 3.º, n.º 3, 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, cabe ao passageiro o ónus de provar que pagou o voo ou, eventualmente, deve a transportadora, para se eximir da responsabilidade, provar que o passageiro viajou gratuitamente ou com tarifa reduzida?
4. Deve o artigo 3.º, n.º 3, 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, ser interpretado no sentido de que, quando um passageiro comprou uma viagem organizada a um

operador turístico e este pagou o voo à transportadora aérea, tal voo tem caráter oneroso?

5. Deve o artigo 3.º, n.º 3, 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, ser interpretado no sentido de que, quando um terceiro adquire uma viagem organizada em nome dos passageiros, no âmbito da qual o operador turístico paga à transportadora aérea que opera voos *charter* um preço baseado nas condições do mercado, não se trata de passageiros que viajam «com tarifa reduzida», independentemente do acordado entre o terceiro e os passageiros?

II. [Omissis] suspender a instância até que o Tribunal de Justiça da União Europeia dê resposta às questões prejudiciais.

### **Pedido de decisão prejudicial**

#### **1. Designação do órgão jurisdicional de reenvio e das partes**

1. Órgão jurisdicional de reenvio: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, I Wydział Cywilny (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia Capital, Varsóvia, I.ª Secção Cível) [missis]
2. Demandantes: M1.R. [omissis], M2.R. [omissis],
3. [Omissis]
4. Demandada: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (Sociedade de responsabilidade limitada) [Omissis]
5. [Omissis]

#### **2. Objeto do litígio e factos pertinentes no processo**

1. A [AAA], uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em W., é uma transportadora aérea que opera voos *charter* (a seguir «transportadora»).
2. A [BBB], uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em W., é um operador turístico que vende pacotes de férias e viagens organizadas aos consumidores (a seguir «operador turístico»).

3. A transportadora apresentou uma proposta e, em seguida, celebrou com o operador turístico um contrato ao abrigo do qual forneceu ao operador turístico voos específicos em dias específicos para os quais o operador turístico vendeu, posteriormente, bilhetes aos passageiros. O operador turístico pagou à transportadora um preço pelos voos.
4. Os demandantes, M1.R. e M2.R., participaram numa viagem organizada que incluía também o voo número ENT 7346, com partida de Tenerife (Espanha) e destino a Varsóvia (Polónia), em 20 de maio de 2021, operado pela transportadora.
5. O contrato relativo à organização da viagem organizada foi celebrado entre a [CCC] sp. z o.o. (em nome, entre outros, dos demandantes e de outros participantes) e o operador turístico.
6. A transportadora efetuou o voo em questão com um atraso de mais de 22 horas à chegada.
7. Como prova da legitimidade ativa no processo relativo à indemnização pelo atraso do voo, os demandantes apresentaram, entre outros, cópias dos cartões de embarque do referido voo, em que está indicada a transportadora.
8. A transportadora recusou-se a pagar aos demandantes uma indemnização pelo atraso do voo, alegando que estes não tinham demonstrado que tinham uma reserva confirmada e «paga» para o voo em causa.
9. O Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsóvia), em várias decisões, concordou com a argumentação da transportadora, considerando que o cartão de embarque constituía prova da realização do registo, mas não constituía prova de posse de uma reserva confirmada e «paga».
10. No entanto, os passageiros consideram que, ao apresentarem os cartões de embarque que lhes foram emitidos, demonstraram que eram titulares de uma reserva confirmada, dado que, se assim não fosse, não lhes teriam sido emitidos cartões de embarque. Indicam também que não é a eles que incumbe o ónus de provar que a reserva foi «paga», mas que, quando muito, é a transportadora que tem de provar que eles viajaram gratuitamente.
11. Não obstante, os demandantes indicam que, se a transportadora recebeu do operador turístico um pagamento pela execução do voo e o operador turístico recebeu da [CCC] sp. z o.o., que financiou a viagem organizada dos demandantes, um pagamento por essa viagem organizada que incluía, entre outros, um voo operado pela transportadora, os demandantes não viajaram gratuitamente. Por outro

lado, do ponto de vista do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, é irrelevante que o voo tenha sido pago pelos passageiros ou por um terceiro que o tenha financiado (desde que não seja a transportadora).

12. Por seu turno, a transportadora sustenta que, uma vez que os demandantes participaram numa viagem financiada pela [CCC] sp. z o.o. com condições preferenciais, beneficiaram de «viagens gratuitas ou com tarifa reduzida», na aceção do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, pelo que não têm direito a uma indemnização.

### **3. Conteúdo das disposições nacionais suscetíveis de se aplicar ao processo em apreço**

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dziennik Ustaw de 2023, posição 1610, versão consolidada) [Lei de 23 de abril de 1964, que aprova o Código Civil]:

Artigo 6.º:

O ónus da prova de um facto incumbe a quem retire daí consequências jurídicas.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dziennik Ustaw de 2023, posição 1550, versão consolidada) [Lei de 17 de novembro de 1964, relativa ao Código de Processo Civil:]

Artigo 231.º:

O tribunal pode considerar provados factos pertinentes para a resolução do litígio, quando outros factos provados permitam chegar à mesma conclusão (presunção de factos).

### **4. Disposições do direito da União Europeia que são objeto das questões prejudiciais**

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 (Jornal Oficial da União Europeia 2019, L 119, posição 202/1):

Considerandos 1 e 5 do Regulamento n.º 261/2004:

- (1) «A ação da [União] no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além

disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.»

- (5) «Como a diferença entre serviços aéreos regulares e não regulares é cada vez mais ténue, o referido regime deverá aplicar-se não só aos passageiros dos voos regulares, mas também aos dos voos não regulares, incluindo os que fazem parte de viagens “tudo incluído”.»

Artigo 2.º, alínea g):

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por [...] “Reserva”, o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico.»

Artigo 3.º, n.º 2, alínea a):

«O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que: [...] tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artigo 5.º, se apresentarem para o registo [...] tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios eletrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado, ou, não sendo indicada qualquer hora, [...] até 45 minutos antes da hora de partida publicada.»

Artigo 3.º, n.º 3:

«O presente regulamento não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. No entanto, o presente regulamento aplica-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um operador turístico.»

**4. Jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia pertinente para o objeto das questões prejudiciais**

- 1 Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Azurair e o. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038)

O 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 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, deve ser interpretado no sentido de que o passageiro dispõe de uma «reserva confirmada», na aceção desta disposição, quando o operador turístico transmite a esse passageiro, a quem está contratualmente vinculado, uma «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), deste

regulamento, a qual contém uma promessa de transporte do mesmo num determinado voo, individualizado pela indicação do local e das horas de partida e de chegada, bem como pelo número de voo, mesmo na hipótese de esse operador turístico não ter recebido confirmação da transportadora aérea em causa quanto às horas de partida e chegada desse voo.

1. Acórdão de 26 de março de 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235)

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, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro de um voo atrasado três horas ou mais pode intentar uma ação de indemnização ao abrigo dos artigos 6.º e 7.º deste regulamento contra a transportadora aérea operadora, mesmo que esse passageiro e essa transportadora aérea não tenham celebrado um contrato entre eles e o voo em causa faça parte de uma viagem organizada abrangida pela Diretiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados.

2. Despacho de 11 de outubro de 2021, Vueling Airlines (C-686/20, EU:C:2021:859)

O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004 define, na alínea f), o conceito de «bilhete» como «um documento válido que dá direito a transporte, ou um equivalente num suporte diferente do papel, incluindo o suporte eletrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado». Do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004 também resulta que o facto de um passageiro aéreo dispor de um bilhete pode indicar que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea. Daqui resulta que o conceito de «bilhete», que é um conceito autónomo no direito da União, é objeto de uma definição ampla no Regulamento n.º 261/2004 e abrange qualquer elemento material e imaterial que confira ao passageiro um direito ao transporte. Importa acrescentar que uma interpretação restritiva deste conceito teria por efeito reduzir significativamente a proteção concedida aos passageiros por força do Regulamento n.º 261/2004 e seria, portanto, contrária ao seu objetivo, previsto no considerando 1, que é garantir um elevado nível de proteção dos passageiros (v., por analogia, Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 23).

3. Despacho de 24 de outubro de 2019, easyJet Airline (C- 756/18, EU:C:2019:902)

O Regulamento 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, nomeadamente o seu artigo 3.º, n.º 2, alínea a), deve ser interpretado no sentido de que não pode ser recusada a indemnização ao abrigo desse regulamento aos passageiros de um voo com atraso de três horas ou mais à chegada, que tenham uma reserva confirmada para esse voo, apenas com o fundamento de que, quando formularam o pedido de indemnização, não provaram a sua presença no registo desse voo, nomeadamente através do cartão de embarque, exceto se for demonstrado que esses passageiros não foram transportados no voo atrasado em causa, o que compete ao órgão jurisdicional nacional verificar.

## **5. Relação do processo com o direito da União**

Os demandantes pedem a indemnização pelo atraso de um voo decorrente do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. A apreciação do pedido dos demandantes depende da interpretação do direito da União Europeia.

## **6. Dúvidas do órgão jurisdicional nacional e respetiva pertinência para a resolução do litígio nele pendente**

1. O órgão jurisdicional nacional tem dúvidas quanto a saber:
  - a. se a apresentação do cartão de embarque pelo passageiro constitui, na situação de facto apurada, outra prova de que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico,
  - b. se é um requisito da legitimidade ativa do passageiro que este tenha demonstrado que viajou a título oneroso e não com uma tarifa reduzida,
  - c. se o voo controvertido, que foi pago pelo operador turístico (não há prova de que os demandantes efetuaram pessoalmente o pagamento e qual o montante do mesmo), era gratuito ou tinha uma tarifa reduzida não disponível ao público na aceção do Regulamento n.º 261/2004.
2. O órgão jurisdicional tomou conhecimento do Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Azurair e o. (C-146/20, C- 188/20, C- 196/20 e C- 270/20,EU:C:2021:1038). Embora este acórdão incida sobre questões semelhantes, não responde, no entanto, às dúvidas do órgão jurisdicional nacional quanto à questão de saber se o direito da União

admite, na situação descrita por este órgão jurisdicional, a apresentação de outra prova que indique que o passageiro tem uma reserva confirmada para o voo em questão, quando o referido cartão de embarque não contém todos os elementos referidos no acórdão mencionado, tais como a hora de chegada do voo controvertido.

3. Resulta da redação do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, que este só se aplica, por um lado, quando o passageiro tenha uma reserva confirmada para o voo em questão e, por outro, se apresente para o registo, no prazo previsto nesta disposição.
4. Resulta das circunstâncias do processo que os passageiros receberam os cartões de embarque, se apresentaram atempadamente para o registo e apanharam o voo referido, o que a transportadora reconheceu, mas não apresentaram um documento com a confirmação da reserva desse voo.
5. A transportadora considera que é necessário fazer uma interpretação estrita das condições do Regulamento n.º 261/2004 e indica que, à luz da jurisprudência do Tribunal de Justiça (Acórdão C-756/18), embora se possa presumir que o passageiro se apresentou para o registo por ter uma reserva confirmada para o voo em questão, não se pode, todavia, presumir que um passageiro tem uma reserva confirmada no voo pelo facto de se ter apresentado no voo (o que é comprovado pelo cartão de embarque). Esta posição, embora seja rejeitada pela jurisprudência do órgão jurisdicional de reenvio, é, no entanto, aceite por certas formações do órgão jurisdicional de recurso.
6. No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio gostaria de frisar que o cartão de embarque é emitido a um passageiro que tenha uma reserva confirmada para o voo em questão (e não a qualquer pessoa) após ter efetuado o registo e que, em caso de registo em linha, é necessário indicar o número do bilhete ou da reserva, pelo que, segundo este órgão jurisdicional, afigura-se que o cartão de embarque constitui igualmente outra prova que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico. Com efeito, não há outra forma razoável (pondo de parte situações atípicas e difíceis de conceber que, afigura-se, teriam de ser provadas pela transportadora e não pelo passageiro) de explicar de que forma o passageiro em causa poderia ter um cartão de embarque se não tivesse uma reserva. É muito mais plausível que um passageiro titular de uma reserva não compareça no embarque, mas, neste contexto, o Tribunal de Justiça admitiu a presunção de apresentação no registo pelo facto de ter uma reserva.
7. Além disso, a demandada (e também algumas formações dos órgãos jurisdicionais de recurso) deduziu, do facto de o passageiro não ter

demonstrado que tinha uma reserva confirmada para o voo, a impossibilidade de verificar se o voo foi pago pelo passageiro e refere que o Regulamento n.º 261/2004 não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público (artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento).

8. No entanto, afigura-se que é à demandada, que retira da alegação de que o transporte foi gratuito consequências jurídicas que lhe são favoráveis, que, se for caso disso, incumbe o ónus da prova desse facto, ao passo que os passageiros são obrigados a provar que tinham uma «reserva confirmada» e não, de forma alguma, uma reserva «paga» e confirmada, como sugere a demandada (este ponto de vista é partilhado por algumas formações do órgão jurisdicional de recurso).
9. Importa também observar que, no caso de viagens organizadas, é o operador turístico que está vinculado pelo contrato de transporte com a transportadora aérea e é esse operador que paga o voo. Em contrapartida, os passageiros pagam pela viagem e não pelo voo. Assim, se uma viagem que foi paga (independentemente de ter sido paga diretamente pelos passageiros ou por outro operador a favor dos passageiros) incluir um voo (que o operador turístico pagou à transportadora), não se trata de «passageiros com viagens gratuitas».
10. O órgão jurisdicional de reenvio também tem dúvidas quanto à interpretação do conceito de «tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público», constante do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a saber, se se trata de um desconto oferecido ao passageiro pela transportadora (posição com a qual o órgão jurisdicional está inclinado a concordar) ou se esta disposição se refere igualmente a uma situação em que a transportadora cobra ao operador turístico um preço baseado no mercado, mas é este último ou outra entidade que assegura aos passageiros condições preferenciais de participação na viagem organizada. Esta segunda posição parece ser contrária ao objetivo do regulamento e dificilmente aplicável na prática devido à falta de critérios que permitam determinar o que são condições preferenciais de participação numa viagem organizada.
11. O órgão jurisdicional de reenvio considera que a interpretação proposta pela transportadora e certas formações do órgão jurisdicional de recurso é incompatível com o objetivo e com a redação do Regulamento n.º 261/2004, que prevê expressamente, no seu considerando 5, que o referido regime se deverá aplicar também aos voos não regulares, incluindo os que fazem parte de viagens «tudo incluído», que têm possibilidades limitadas de provar o pagamento do voo por um terceiro.
12. [Omissis]

13. A resposta do Tribunal de Justiça às questões do órgão jurisdicional de reenvio e o esclarecimento das dúvidas formuladas permitirão esclarecer se a transportadora demandada deve assumir a responsabilidade indemnizatória pelo atraso do voo controvertido e, por conseguinte, determinarão a procedência da ação.

DOCUMENTO DE TRABALHO