



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

6 de outubro de 2022*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 3.º, n.º 1, alínea a) — Âmbito de aplicação — Artigo 2.º, alíneas f) a h) — Conceito de “bilhete” — Conceito de “reserva” — Conceito de “voos sucessivos” — Reserva através de uma agência de viagens — Artigo 7.º — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de atraso considerável de um voo — Operação de transporte composta por vários voos assegurados por diferentes transportadoras aéreas operadoras — Voos sucessivos com partida de um aeroporto localizado num Estado-Membro, com escala na Suíça e destino final num país terceiro»

No processo C-436/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha), por Decisão de 22 de junho de 2021, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 15 de julho de 2021, no processo

flightright GmbH

contra

American Airlines Inc.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: N. Jääskinen, presidente de secção, M. Safjan e N. Piçarra (relator), juízes,

advogado-geral: T. Ćapeta,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da flightright GmbH, por M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte,

— em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, G. Wilms e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: alemão.

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação dos artigos 2.º, 3.º e 7.º 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 (JO 2004, L 46, p. 1), bem como do artigo 2.º e do anexo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos Transportes Aéreos, assinado no Luxemburgo, em 21 de junho de 1999, e aprovado em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2002/309/CE, Euratom do Conselho e da Comissão no que se refere ao Acordo relativo à Cooperação Científica e Tecnológica, de 4 de abril de 2002, relativa à celebração de sete acordos com a Confederação Suíça (JO 2002, L 114, p. 73), conforme alterado pela Decisão n.º 1/2017 do Comité Misto União Europeia/Suíça para os transportes aéreos estabelecido nos termos desse acordo, de 29 de novembro de 2017 (JO 2017, L 348, p. 46) (a seguir «Acordo CE-Suíça»).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a flightright GmbH, uma sociedade de assistência jurídica aos passageiros aéreos, à American Airlines Inc., uma transportadora aérea, a respeito de uma indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, requerida devido a um atraso considerável de um voo à chegada ao seu destino final.

Quadro jurídico

- 3 O considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004 enuncia:

«A ação da Comunidade 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.»
- 4 Sob a epígrafe «Definições», o artigo 2.º deste regulamento dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

b) “Transportadora aérea operadora”, uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

[...]

d) “Operador turístico”, com exclusão da transportadora aérea, um organizador na aceção do ponto 2 do artigo 2.º da [Diretiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (JO 1990, L 158, p. 59)];

[...]

- f) “Bilhete”, 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;
- g) “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;
- h) “Destino final”, o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; [...]

[...]»

- 5 O artigo 3.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, no seu n.º 1:

«O presente regulamento aplica-se:

- a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;

[...]»

- 6 O artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe, no seu n.º 1:

«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

- a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;
- b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;
- c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

[...]»

- 7 Nos termos do artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito de recurso»:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea operante de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. [...]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 8 A fim de se deslocar, em 25 de julho de 2018, de Estugarda (Alemanha) para Kansas City (Estados Unidos), uma passageira celebrou um contrato de mediação com uma agência de viagens, materializado por um único bilhete eletrónico para, por um lado, um voo que liga Estugarda a Zurique (Suíça), operado pela Swiss International Air Lines AG, e, por outro, dois voos que ligam, respetivamente, Zurique a Filadélfia (Estados Unidos) e Filadélfia a Kansas City, operados pela American Airlines. O número desse bilhete figurava nos cartões de embarque relativos a esses voos. Além disso, resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que o referido bilhete indicava a American Airlines como prestadora de serviços e continha um único número de reserva («Filekey») relativo a todo esse trajeto. A agência de viagens emitiu uma fatura que indica um único «preço de utilizador» para todo o referido trajeto, bem como para o regresso de Kansas City a Estugarda, passando por Chicago (Estados Unidos) e Londres (Reino Unido).
- 9 Enquanto os voos que ligam, respetivamente, Estugarda a Zurique e Zurique a Filadélfia se desenrolaram como previsto, o voo que liga Filadélfia a Kansas City sofreu um atraso de mais de quatro horas à chegada.
- 10 Nos órgãos jurisdicionais alemães, a flightright, à qual foram cedidos os direitos decorrentes desse atraso, pede à American Airlines o pagamento de uma indemnização de 600 euros, ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004.
- 11 A improcedência da ação em primeira instância foi confirmada em sede de recurso pelo Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha), que considerou que a American Airlines não era a transportadora aérea operadora que operou um voo com partida do território de um Estado-Membro, pelo que o Regulamento n.º 261/2004 não lhe era aplicável e, por conseguinte, não era devida nenhuma indemnização ao abrigo deste regulamento. Segundo esse órgão jurisdicional, nada indicava que a demandada no processo principal se tinha comprometido a efetuar o transporte da passageira em causa de Estugarda para Kansas City, nem que tivesse assumido esse transporte em execução de um acordo de partilha de código.
- 12 A Flightright interpôs então recurso de «Revision» no órgão jurisdicional de reenvio, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha), que considera que a resolução do litígio depende da interpretação dos artigos 2.º, 3.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, bem como, eventualmente, do Acordo CE-Suíça.
- 13 Em primeiro lugar, esse órgão jurisdicional salienta que, no caso em apreço, este regulamento é aplicável, em conformidade com o seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), caso os três voos em causa que constituem o transporte de Estugarda para Kansas City devam ser considerados uma «unidade», na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça, nomeadamente dos Acórdãos de 31 de maio de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), e de 11 de julho de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604).
- 14 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, embora resulte desta jurisprudência que dois ou mais voos que foram objeto de uma reserva única devem, enquanto voos sucessivos, ser considerados um todo para efeitos do direito a indemnização previsto pelo Regulamento n.º 261/2004, coloca-se, todavia, a questão de saber se, para considerar que existe uma reserva única, basta que uma agência de viagens combine voos operados por diferentes transportadoras aéreas numa única

operação de transporte, cobre ao passageiro um preço total pela mesma e emita um único bilhete eletrónico, ou se, para esse efeito, é igualmente necessário a existência de uma relação jurídica especial entre essas transportadoras.

- 15 Esse órgão jurisdicional tende a considerar, por um lado, que uma reserva a um preço único que se traduz na emissão de um único bilhete para todos os voos em causa basta para concluir que esses voos são objeto de uma «reserva única», na aceção da jurisprudência referida no n.º 13 do presente acórdão, e, por outro, que decorre do artigo 2.º, alíneas f) e g), do Regulamento n.º 261/2004 que um passageiro tem o direito de obter uma indemnização a cargo de uma transportadora aérea operadora, quando esta última, sem ter participado na reserva ou confirmação da mesma, permite que um intermediário ou operador turístico aceite e registe essa reserva. O referido órgão jurisdicional considera que esta interpretação está em conformidade com o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, referido no considerando 1 deste regulamento, promovendo assim a confiança daqueles que se dirigem, aquando da aquisição de bilhetes, a um intermediário autorizado pela transportadora aérea.
- 16 Em segundo lugar, caso deva prevalecer uma interpretação destas disposições em sentido contrário, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que, se, pelo menos, os dois voos em causa operados pela American Airlines, a saber, os que ligam, respetivamente, Zurique a Filadélfia e Filadélfia a Kansas City, devam ser considerados como voos sucessivos, coloca-se a questão de saber se o Regulamento n.º 261/2004 é aplicável em caso de voo com partida da Suíça para um país terceiro.
- 17 Nestas circunstâncias, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «1) Para que haja voos sucessivos na aceção do artigo 2.º, alínea h), do [Regulamento n.º 261/2004], basta que uma agência de viagens combine vários voos de diferentes transportadoras aéreas numa única operação de transporte, cobre ao passageiro um preço total por tal operação e emita um único bilhete eletrónico, ou é ainda necessário que exista uma relação jurídica especial entre as transportadoras aéreas operadoras?
 - 2) No caso de ser necessária uma relação jurídica especial entre as transportadoras aéreas operadoras:

Basta que, numa reserva do tipo descrito na primeira questão, se combinem dois voos consecutivos operados pela mesma transportadora aérea?
 - 3) Em caso de resposta afirmativa à segunda questão:

Devem o artigo 2.º do [Acordo CE-Suíça] e a remissão para o [Regulamento n.º 261/2004] [que figura no] anexo [deste acordo] [...] ser interpretados no sentido de que [esse] regulamento também é aplicável aos passageiros que embarcam em voos com destino a países terceiros em aeroportos situados no território da Suíça?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 18 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «voos sucessivos» abrange uma operação de transporte composta por vários voos, assegurados por diferentes transportadoras aéreas operadoras que não estão ligadas por uma relação jurídica especial, quando esses voos tenham sido combinados por uma agência de viagens que tenha cobrado um preço total e emitido um único bilhete para essa operação, de modo que um passageiro que parta de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e sofra um atraso considerável à chegada ao destino do último voo possa invocar o direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º deste regulamento.
- 19 O artigo 2.º, alínea h), deste regulamento define o conceito de «destino final» como o que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo apanhado pelo passageiro em causa (v., neste sentido, Acórdãos de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 34 e 35, e de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 17).
- 20 O conceito de «voos sucessivos», na aceção desta disposição, deve ser entendido como remetendo para dois ou mais voos que constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento n.º 261/2004. É o que acontece quando dois ou mais voos foram objeto de uma reserva única (Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.ºs 18 e 19).
- 21 O conceito de «reserva» é definido no artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004 como «o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada». Essa aceitação e registo podem ser efetuados tanto pela transportadora aérea como por um operador turístico, na aceção da alínea d) deste artigo. O conceito de «bilhete», na aceção do artigo 2.º, alínea f), deste regulamento, inclui cada elemento material ou num suporte diferente do papel que confira ao passageiro um direito ao transporte (Despacho de 11 de outubro de 2021, Vueling Airlines, C-686/20, não publicado, EU:C:2021:859, n.º 28), emitido ou autorizado quer por uma transportadora aérea, quer por um agente autorizado pela mesma.
- 22 Estes conceitos devem, no interesse de um elevado nível de proteção dos passageiros, previsto no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, ser interpretados em sentido amplo (v., neste sentido, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 45, e de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 23).
- 23 Tratando-se, assim, de voos sucessivos, na aceção do artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004, a aplicabilidade deste regulamento deve ser apreciada com base no local de partida inicial e do destino final desse voo. Uma vez que o referido regulamento se aplica, ao abrigo do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), nomeadamente, aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, um voo sucessivo efetuado com partida de um desses aeroportos é abrangido pelo âmbito de aplicação do mesmo regulamento (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.ºs 16 a 18).

- 24 No caso em apreço, resulta da decisão de reenvio que a passageira em causa no processo principal dispunha de um único bilhete eletrónico, emitido por uma agência de viagens, o que lhe permitiu efetuar um trajeto de Estugarda para Kansas City através de três voos sucessivos, e que o número desse bilhete tinha sido reproduzido nos cartões de embarque relativos a esses voos. Por outro lado, resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que o referido bilhete indicava um único prestador de serviços, a saber, a American Airlines, e um único número de reserva («Filekey») relativo a todo esse trajeto, relativamente ao qual foi cobrado um preço total.
- 25 É facto assente que apenas o último voo, totalmente efetuado fora do território da União, foi afetado por um atraso de mais de quatro horas à chegada. Para determinar se uma passageira, como a que está em causa no processo principal, pode ser indemnizada por esse atraso, em aplicação do Regulamento n.º 261/2004, há, por conseguinte, que verificar, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 20 do presente acórdão, se se deve considerar que este último voo faz parte de voos sucessivos, na aceção do artigo 2.º, alínea h), deste regulamento, que tem o seu ponto de partida num aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.
- 26 A este respeito, sem prejuízo das verificações que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, afigura-se que a passageira em causa no processo principal dispunha de um bilhete, na aceção do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento n.º 261/2004, que constitui uma prova de que a reserva para todo o seu trajeto de Estugarda para Kansas City foi aceite e registada por um operador turístico, como prevê a alínea g) deste artigo. Essa operação de transporte deve ser considerada no sentido de que assenta numa única reserva e, por conseguinte, como «voos sucessivos», na aceção da jurisprudência recordada no n.º 20 do presente acórdão.
- 27 É certo que o órgão jurisdicional de reenvio indica que os voos que constituem a operação de transporte em causa no processo principal foram assegurados por diferentes transportadoras aéreas operadoras, a saber, a Swiss International Air Lines e a American Airlines, sem nenhuma relação jurídica especial entre elas.
- 28 Todavia, nenhuma disposição do Regulamento n.º 261/2004 faz depender a qualificação de voos sucessivos da existência de uma relação jurídica especial entre as transportadoras aéreas operadoras que asseguram, se for caso disso, os voos que o compõem (v., por analogia, Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 22).
- 29 Esse requisito suplementar seria, além disso, contrário ao objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, prosseguido por esse regulamento, como enunciado no considerando 1 do mesmo, na medida em que seria suscetível de limitar os direitos concedidos aos passageiros pelo referido regulamento, incluindo, nomeadamente, o direito a indemnização com base no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando sofram, à chegada, um atraso considerável no seu voo, isto é, com duração igual ou superior a três horas (v., neste sentido, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 60 e 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 34 e 40).
- 30 Por último, há que recordar que, em conformidade com o artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, as transportadoras aéreas operadoras que tenham assegurado os voos sucessivos em causa podem pedir o seu ressarcimento a um operador turístico ou qualquer outra pessoa com quem tenha contrato, em conformidade com o direito nacional aplicável. Assim, este regulamento não obsta a que a transportadora aérea operadora que teve de proceder ao pagamento da indemnização prevista pelo referido regulamento possa, a fim de obter a indemnização por esse encargo financeiro, requerer, nomeadamente à pessoa por intermédio da

qual foram emitidos os bilhetes, em caso de incumprimento das obrigações que incumbam a esta última (v., neste sentido, 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, n.º 61 e jurisprudência referida).

- 31 Tendo em conta os fundamentos anteriores, há que responder à primeira questão que o artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «voos sucessivos» abrange uma operação de transporte composta por vários voos, assegurados por diferentes transportadoras aéreas operadoras que não estão ligadas por uma relação jurídica especial, quando esses voos tenham sido combinados por uma agência de viagens que cobrou um preço total e emitiu um único bilhete para essa operação, de modo que um passageiro com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e que sofra um atraso considerável à chegada ao destino do último voo pode invocar o direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º desse regulamento.

Quanto à segunda e terceira questões

- 32 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão, não há que responder à segunda e terceira questões.

Quanto às despesas

- 33 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Oitava Secção) declara:

O artigo 2.º, alínea h), 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 conceito de «voos sucessivos» abrange uma operação de transporte composta por vários voos, assegurados por diferentes transportadoras aéreas operadoras que não estão ligadas por uma relação jurídica especial, quando esses voos tenham sido combinados por uma agência de viagens que cobrou um preço total e emitiu um único bilhete para essa operação, de modo que um passageiro com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e que sofra um atraso considerável à chegada ao destino do último voo pode invocar o direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º desse regulamento.

Assinaturas