



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

8 de junho de 2023*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 1, alínea a) — Cancelamento de um voo — Artigo 8.º, n.º 1 — Dever de assistência — Conceito de “reencaminhamento” — Indemnização dos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento de um voo — Pandemia de COVID-19 — Voo de repatriamento organizado por um Estado-Membro no contexto de uma missão de assistência consular — Voo operado pela mesma transportadora aérea operadora e à mesma hora do voo cancelado — Custos suportados pelo passageiro que excedem os custos líquidos desse voo»

No processo C-49/22,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 4 de janeiro de 2022, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 24 de janeiro de 2022, no processo

Austrian Airlines AG

contra

TW

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Jürimäe (relatora), presidente de secção, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen e M. Gavalec, juízes,

advogado-geral: N. Emiliou,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Austrian Airlines AG, por M. Brenner e M. Klemm, Rechtsanwälte,

— em representação de TW, por F. Puschkarski, A. Skribe e P. Zwifelhofer, Rechtsanwälte,

* Língua do processo: alemão.

- em representação do Governo austríaco, por G. Kunnert, A. Posch e J. Schmoll, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo alemão, por J. Möller, P. Busche e M. Hellmann, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, G. Wilms e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 2 de março de 2023,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), 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).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Austrian Airlines AG a TW a respeito da recusa da Austrian Airlines de reembolsar a TW e a sua mulher o montante que estes tiveram de pagar para beneficiar de um voo de repatriamento organizado pela República da Áustria no âmbito das suas funções consulares, na sequência do cancelamento do seu voo pela Austrian Airlines devido à pandemia de Covid-19.

Quadro jurídico

Direito da União

Regulamento n.º 261/2004

- 3 Os considerandos 1 e 4 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:
 - «(1) 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) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos [no] [R]egulamento [(CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO 1991, L 36, p. 5)] quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.»
- 4 O artigo 2.º deste regulamento tem por epígrafe «Definições». A «Transportadora aérea operadora» é definida, na alínea b), como «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».
- 5 O artigo 3.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», dispõe, no seu 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.»
- 6 O artigo 5.º do mesmo regulamento, epigrafado «Cancelamento», tem a seguinte redação:
- «1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:
- a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e
- [...]
- c) Receber da transportadora aérea operadora [uma] indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se [tiverem sido informados do cancelamento]:
- [...]
2. Ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos.
3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- [...]»
- 7 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê uma indemnização uniforme dos passageiros cujo montante varia, nomeadamente, em função da distância do voo.

8 O artigo 8.º deste regulamento, sob a epígrafe «Direito a reembolso ou reencaminhamento», prevê:

«1. Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:

a) — O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7.º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas, e para a parte ou partes da viagem já efetuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,

— um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

b) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

c) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

2. A alínea a) do n.º 1 aplica-se igualmente aos passageiros cujos voos fazem parte de uma viagem organizada, salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da [Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015, relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 e a Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 90/314/CEE do Conselho (JO 2015, L 326, p. 1)].

[...]»

9 O artigo 12.º do referido regulamento tem por epígrafe «Indemnização suplementar». Prevê, no seu n.º 1:

«O presente regulamento aplica-se sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar. A indemnização concedida ao abrigo do presente regulamento pode ser deduzida dessa indemnização.»

Diretiva (UE) 2015/637

10 Nos termos do artigo 9.º da Diretiva (UE) 2015/637 do Conselho, de 20 de abril de 2015, relativa a medidas de coordenação e cooperação para facilitar a proteção consular dos cidadãos da União não representados em países terceiros e que revoga a Decisão 95/553/CE (JO 2015, L 106, p. 1):

«A proteção consular prevista no artigo 2.º pode incluir a assistência, nomeadamente, nas situações seguintes:

[...]

e) ajuda e repatriamento em caso de emergência;

[...]»

Direito austríaco

- 11 O § 3, n.º 2, ponto 5, da Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) [Lei Federal sobre o Exercício de Funções Consulares (Lei Consular)] (BGBl. I, 40/2019) (a seguir «Lei Consular»), dispõe:

«A “proteção consular” é a parte das funções consulares que compreende a prestação de assistência no que respeita a proteção jurídica e situações de emergência. Tal inclui, nomeadamente, a prestação de assistência[,] socorro e repatriamento em caso de emergência.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 12 No âmbito de uma viagem organizada, TW e a sua mulher dispunham, cada um deles, de uma reserva confirmada para o voo OS 17, de 7 de março de 2020, com partida do aeroporto de Viena (Áustria) com destino à Maurícia, e para o voo OS 18, de 20 de março de 2020, com partida do aeroporto da Maurícia com destino a Viena. Esses dois voos deviam ser operados pela Austrian Airlines.
- 13 O voo OS 17 foi efetuado. Em contrapartida, em 18 de março de 2020, a Austrian Airlines cancelou o voo OS 18 na sequência das medidas tomadas pelo Governo austríaco devido à pandemia de Covid-19.
- 14 Segundo as indicações fornecidas pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), que é o órgão jurisdicional de reenvio, embora a Austrian Airlines dispusesse dos contactos de TW e da sua mulher, não os informou desse cancelamento nem dos direitos de que dispunham ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. Só em 19 de março de 2020 é que foram avisados, pelo organizador da viagem, do cancelamento do seu voo de regresso e da organização de um voo de repatriamento pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros austríaco, previsto para 20 de março de 2020, data em que já não seria efetuado qualquer voo regular.
- 15 TW e a sua mulher inscreveram-se para esse voo de repatriamento no sítio Internet do Ministério dos Negócios Estrangeiros. A este título, cada um deles teve de pagar uma contribuição obrigatória no montante de 500 euros. Esse voo de repatriamento foi operado pela Austrian Airlines com o número de voo OS 1024, no horário inicialmente reservado para o voo OS 18.
- 16 Por ação intentada no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria) em 14 de setembro de 2020, TW, que atua em seu nome e no da sua mulher, pediu a condenação da Austrian Airlines a pagar-lhe a quantia de 1 000 euros, acrescida de juros, correspondente à participação obrigatória que a sua mulher e ele próprio tinham tido de pagar pelo voo de repatriamento.
- 17 Como fundamento dessa ação, TW invocou o facto de que a Austrian Airlines não só não ofereceu nem organizou um reencaminhamento, como também faturou despesas a título do transporte que o próprio TW organizou, contrariamente ao previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004. Na medida em que a Austrian Airlines não cumpriu assim as obrigações que lhe incumbem por força do direito da União, essa transportadora aérea é responsável pelo prejuízo que TW e a sua mulher sofreram ao serem obrigados a encontrar, a expensas suas, uma solução de substituição ao voo de regresso cancelado.

- 18 Tendo o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgado procedente o pedido de TW, a Austrian Airlines interpôs recurso dessa decisão para o órgão jurisdicional de reenvio.
- 19 No seu pedido de decisão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio parte do pressuposto de que a assistência em matéria de apoio e de repatriamento em caso de emergência faz parte das funções consulares da República da Áustria. O exercício destas funções faz parte de uma atividade soberana deste Estado-Membro ao abrigo do § 3, n.º 2, ponto 5, da Lei Consular. A Austrian Airlines contribuiu para essas funções enquanto parceiro contratual da República da Áustria, sem ter tido a menor influência na decisão deste Estado-Membro. Contudo, esse órgão jurisdicional considera que, embora a Austrian Airlines não tivesse a possibilidade de reprogramar ela própria os passageiros no voo de repatriamento, teria podido proceder ela própria à sua inscrição no sítio Internet do Ministério dos Negócios Estrangeiros e reembolsar-lhes a sua contribuição obrigatória.
- 20 Segundo o referido órgão jurisdicional, a resolução do litígio no processo principal depende, portanto, da interpretação a dar aos termos «receber» e «reencaminhamento», que figuram, respetivamente, no artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.
- 21 Nestas circunstâncias, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «1) Devem os artigos 5.º, n.º 1, alínea a), e 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretados no sentido de que também se deve considerar reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes para o destino final, que a transportadora aérea operadora deve oferecer em caso de cancelamento, um voo de repatriamento realizado no quadro da atividade soberana de um Estado, quando a transportadora aérea operadora não pode justificar nenhum direito do passageiro a esse transporte, mas podia ter registado esse passageiro, assumindo os respetivos custos e o voo, com base num contrato com o Estado, foi finalmente operado com a mesma aeronave e nos mesmos horários que tinham sido previstos para o voo original cancelado?
 - 2) Deve o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento [n.º 261/2004], ser interpretado no sentido de que um passageiro que se regista diretamente para um voo de repatriamento, conforme descrito na primeira questão, e paga para o efeito uma contribuição obrigatória ao Estado para cobrir os respetivos custos, tem o direito, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, de ser reembolsado desses custos pela transportadora aérea [operadora], ainda que estes não consistam exclusivamente em simples custos do voo?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 22 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um voo de repatriamento, organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular, na sequência do cancelamento de um voo, constitui um

«reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final [...]», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, que deve ser oferecido pela transportadora aérea operadora ao passageiro cujo voo foi cancelado.

- 23 Por força do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, em caso de cancelamento de um voo, a transportadora aérea operadora deve prestar assistência aos passageiros em causa nos termos do artigo 8.º deste regulamento.
- 24 Ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento, os passageiros em causa podem escolher entre três opções: quer o reembolso do bilhete mediante determinadas condições e, nos casos em que se justifique, a organização de um voo de regresso para o primeiro ponto de partida, na primeira oportunidade, ou quer o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade, quer, por último, o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.
- 25 O conceito de «reencaminhamento» não está definido no artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 nem em qualquer outra das suas disposições. Nestas condições, a determinação do significado e do alcance deste conceito deve fazer-se de acordo com o seu sentido habitual na linguagem corrente, tendo em conta o contexto em que é utilizado e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (v., neste sentido, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 28).
- 26 No que respeita, antes de mais, ao sentido habitual do conceito de «reencaminhamento», este remete, de forma geral, para a ideia de um itinerário alternativo ao que foi inicialmente previsto, nomeadamente em termos de trajeto ou de horário, que conduz, no entanto, ao mesmo destino final. Nesta medida, este conceito não comporta nenhuma característica particular que circunscreva o «reencaminhamento» no âmbito de uma proposta comercial.
- 27 Em seguida, como resulta dos considerandos 1 e 4 do Regulamento n.º 261/2004, o objetivo principal prosseguido por este último consiste em assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros (v., neste sentido, Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 69, e de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 44).
- 28 Por conseguinte, oferecer um «reencaminhamento», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, não se pode limitar, para a transportadora aérea operadora em causa, a propor ao passageiro do transporte aéreo que o leve para o seu destino final através do voo seguinte àquele que a transportadora aérea cancelou. Essa oferta pode incluir outros voos, incluindo voos com escala, eventualmente operados por outras transportadoras aéreas que pertençam ou não à mesma aliança aérea e que sejam membros ou não da mesma aliança aérea e com chegada num horário menos tardio que o voo seguinte cancelado (v., neste sentido, Acórdão de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 59).
- 29 Por último, no que respeita ao contexto em que o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 se insere, importa, no entanto, salientar, como constatou, em substância, o advogado-geral nos n.ºs 23 e 24 das suas conclusões, que o Regulamento n.º 261/2004 se baseia no artigo 80.º, n.º 2, CE, atual artigo 100.º, n.º 2, TFUE, que permite ao legislador da União Europeia estabelecer disposições adequadas, nomeadamente para os transportes aéreos, no contexto da política comum dos transportes. Daqui resulta que o âmbito de aplicação deste regulamento não pode ser

alargado a voos não comerciais. Esta interpretação é confirmada, nomeadamente, pelo considerando 4 do Regulamento n.º 261/2004, que faz expressamente referência às atividades das transportadoras aéreas num mercado liberalizado, pelo artigo 2.º, alínea b), deste regulamento, que define o conceito de «transportadora aérea operadora» por referência a um contrato com um passageiro, e pelo artigo 3.º, n.º 3, do referido regulamento, que circunscreve o âmbito de aplicação pessoal do mesmo aos passageiros que viajam com uma tarifa disponível ao público.

- 30 Resulta do que precede que só os voos comerciais podem intervir na efetivação desse reencaminhamento.
- 31 Ora, um voo de repatriamento não tem natureza comercial, na medida em que a sua organização se inscreve, em princípio, no contexto das medidas de assistência consular de um Estado, como o atestam, no caso em apreço, o artigo 3.º, n.º 2, ponto 5, da Lei Consular, mas também, no direito da União, o artigo 9.º, alínea e), da Diretiva 2015/637.
- 32 Decorre desta circunstância, como sublinhou o advogado-geral nos n.ºs 34, 35 e 38 das suas conclusões, que as condições de um voo de repatriamento podem ser significativamente diferentes das de um voo comercial no que respeita tanto às condições de embarque como aos serviços a bordo. Sobretudo, as transportadoras aéreas operadoras não podem oferecer aos seus passageiros um voo de repatriamento como «reencaminhamento», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que não estão habilitados a conferir a esses passageiros um direito a serem transportados nesse voo.
- 33 Decorre dos fundamentos que precedem que o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um voo de repatriamento, organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular, na sequência do cancelamento de um voo, não constitui um «reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final [...]», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, que deve ser oferecido pela transportadora aérea operadora ao passageiro cujo voo foi cancelado.

Quanto à segunda questão

- 34 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que confere a um passageiro que, na sequência do cancelamento do seu voo de regresso, teve de se inscrever ele próprio para um voo de repatriamento organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular e pagar a esse título a esse Estado uma contribuição obrigatória, um direito ao reembolso desses custos que fique a cargo da transportadora aérea operadora.
- 35 A título preliminar, importa especificar que resulta do pedido de decisão prejudicial que através da sua ação, TW pretende que a Austrian Airlines seja condenada a indemnizá-lo pelo prejuízo que alega ter sofrido ao ter de pagar 1 000 euros de contribuição obrigatória para si e para a sua mulher, a fim de poder beneficiar de dois lugares no voo de repatriamento mencionado no n.º 15 do presente acórdão. Esta ação, na medida em que visa um prejuízo próprio de TW, que deve ser apreciado individualmente e *a posteriori*, e que tem origem no cancelamento de um voo para o qual este último e a sua mulher dispunham de uma reserva confirmada, visa obter uma indemnização suplementar, na aceção do artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdão de 29 de julho de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, n.ºs 35 e 36).

- 36 Ora, embora decorra dos próprios termos desta disposição que este regulamento se aplica sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar, esta última deve, todavia, basear-se no direito nacional ou no direito internacional (v., neste sentido, Acórdão de 29 de julho de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, n.ºs 35 e 36).
- 37 O artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 não pode, portanto, ser interpretado no sentido de que um passageiro que, na sequência do cancelamento do seu voo de regresso, se inscreve ele próprio num voo de repatriamento organizado por um Estado-Membro dispõe, com fundamento no referido regulamento, de um direito ao reembolso pela transportadora aérea operadora da participação nos custos adicionais que teve de pagar para efeitos do seu registo nesse voo.
- 38 Esse passageiro pode, no entanto, invocar um direito a indemnização com base nos elementos enunciados nos artigos 8.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, quando uma transportadora aérea operadora não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força destes artigos (v., neste sentido, Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.ºs 43 e 44).
- 39 A este respeito, há que recordar que o artigo 8.º deste regulamento, sob a epígrafe «Direito a reembolso ou reencaminhamento», enuncia, no seu n.º 1, que deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre três possibilidades, a saber, em substância, primeiro, o reembolso do bilhete e, nos casos em que se justifique, um voo de regresso para o primeiro ponto de partida, na primeira oportunidade; segundo, o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; e, terceiro, o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para esse destino, numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.
- 40 Este artigo prevê assim expressamente, como alternativa ao reencaminhamento, o reembolso do bilhete ao preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas ou que se já não se justificam em relação ao plano inicial de viagem, desde que esse bilhete já não possa ser reembolsado com base na Diretiva 2015/2302.
- 41 Por conseguinte, como salientou, em substância, o advogado-geral nos n.ºs 62 e 63 das suas conclusões, quando o reencaminhamento se revele impossível na primeira oportunidade ou numa data posterior do passageiro em causa, a transportadora aérea operadora não pode ser exonerada da sua obrigação, decorrente do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, de reembolsar o bilhete para a parte ou partes da viagem não efetuadas ou que se já não se justificam em relação ao plano inicial de viagem, desde que esse bilhete já não possa já ser reembolsado com base na Diretiva 2015/2302. Com efeito, a obrigação de prestar a assistência prevista no artigo 8.º, n.º 1, desse regulamento ficaria privada de efeito se não fosse possível fazê-la respeitar, nos casos em que se justifique, através de uma ação de reembolso intentada *a posteriori*.
- 42 Por outro lado, essa obrigação de reembolso está em conformidade com o objetivo principal prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, que consiste, como é indicado no n.º 27 do presente acórdão, em assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros.
- 43 Além disso, a obrigação de a transportadora aérea operadora propor aos passageiros cujo voo foi cancelado as diferentes opções previstas no artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento, pressupõe que forneça a esses passageiros toda a informação relativa aos direitos decorrentes desta disposição

para que possam exercer eficazmente os seus direitos em caso de cancelamento (v., neste sentido, Acórdãos de 29 de julho de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, n.ºs 53 e 54, e 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.ºs 99 e 100).

- 44 Este direito dos passageiros a que lhes sejam facultadas as informações necessárias que possa fazer uma escolha eficaz e informada exclui qualquer obrigação da sua parte de contribuir ativamente para a procura dos elementos que deve conter a proposta da transportadora aérea operadora (Acórdão de 29 de julho de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, n.º 55). Do mesmo modo, cabe a esta última informar de modo útil os passageiros aéreos quando o reencaminhamento não é possível.
- 45 A este respeito, importa igualmente sublinhar que o dever de assistência previsto no artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004 se impõe à transportadora aérea operadora, independentemente de qual seja o acontecimento que deu origem ao cancelamento do voo. Com efeito, mesmo quando se verificam circunstâncias excecionais, o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento exime a transportadora aérea operadora apenas da sua obrigação de indemnização nos termos do artigo 7.º do referido regulamento (v., por analogia, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 31).
- 46 O Regulamento n.º 261/2004 não contém nenhuma indicação que permita considerar que reconhece, para além das «circunstâncias extraordinárias» mencionadas no artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, uma categoria distinta de eventos «particularmente extraordinários», como a pandemia de Covid-19, que tenha como consequência eximir a transportadora aérea operadora de todas as suas obrigações, incluindo das decorrentes do artigo 8.º do referido regulamento (v., por analogia, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 30).
- 47 Uma interpretação contrária teria como consequência que uma transportadora aérea operadora seria obrigada a prestar assistência, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, a passageiros que se encontrassem, devido ao cancelamento de um voo, numa situação de transtorno limitado, ao passo que os passageiros, como o recorrente no processo principal, que se encontrassem num estado de particular vulnerabilidade devido à inexistência de qualquer voo comercial, seriam privados da mesma (v., por analogia, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 33).
- 48 Um passageiro cujo voo foi cancelado pode, portanto, obter uma indemnização por equivalente, a cargo da transportadora aérea operadora, em caso de incumprimento, por esta última, do seu dever de assistência decorrente do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, incluindo do seu dever de informação, conforme definido nos n.ºs 43 e 44 do presente acórdão.
- 49 Assim, esse passageiro pode invocar, num órgão jurisdicional nacional, o incumprimento por parte da transportadora aérea operadora, por um lado, da sua obrigação de reembolsar o bilhete pelo preço total de compra do mesmo, para a parte ou partes da viagem não efetuadas ou que já não se justificam em relação ao plano inicial de viagem, e, por outro, do seu dever de assistência, incluindo do seu dever de informação, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, para efeitos de obter uma indemnização a cargo dessa transportadora aérea operadora (v., por analogia, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 24). Esta indemnização será, no entanto, limitada ao que, atendendo às circunstâncias próprias de cada caso, é necessário, adequado e razoável para compensar a falha da referida transportadora aérea operadora (v., por analogia, Acórdão de 22 de abril de 2021, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, n.º 73).

- 50 Decorre da fundamentação que antecede que o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um passageiro que, na sequência do cancelamento do seu voo de regresso, se inscreve ele próprio para um voo de repatriamento organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular, e que está obrigado a pagar a este título a esse Estado uma contribuição obrigatória, não dispõe de um direito ao reembolso desses custos a cargo da transportadora aérea operadora com base neste regulamento. Em contrapartida, esse passageiro pode invocar, num órgão jurisdicional nacional, o incumprimento por parte da transportadora aérea operadora, por um lado, da sua obrigação de reembolsar o bilhete pelo preço total de compra do mesmo, para a parte ou partes da viagem não efetuadas ou que já não se justificam em relação ao plano inicial de viagem, e, por outro, do seu dever de assistência, incluindo do seu dever de informação, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento, para efeitos de obter uma indemnização a cargo dessa transportadora aérea operadora. Esta indemnização deverá, no entanto, limitar-se àquilo que, atendendo às circunstâncias próprias de cada caso concreto, é necessário, adequado e razoável para compensar a falha da referida transportadora aérea operadora.

Quanto às despesas

- 51 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 (Terceira Secção) declara:

- 1) O artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), 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,

devem ser interpretados no sentido de que:

um voo de repatriamento, organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular, na sequência do cancelamento de um voo, não constitui um «reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final [...]», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, que deve ser oferecido pela transportadora aérea operadora ao passageiro cujo voo foi cancelado.

- 2) O artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004

deve ser interpretado no sentido de que:

um passageiro que, na sequência do cancelamento do seu voo de regresso, se inscreve ele próprio para um voo de repatriamento organizado por um Estado-Membro no contexto de uma medida de assistência consular, e que está obrigado a pagar a este título a esse Estado uma contribuição obrigatória, não dispõe de um direito ao reembolso desses custos a cargo da transportadora aérea operadora com base neste regulamento.

Em contrapartida, esse passageiro pode invocar, num órgão jurisdicional nacional, o incumprimento por parte da transportadora aérea operadora, por um lado, da sua obrigação de reembolsar o bilhete pelo preço total de compra do mesmo, para a parte ou partes da viagem não efetuadas ou que já não se justificam em relação ao plano inicial de viagem, e, por outro, do seu dever de assistência, incluindo do seu dever de informação, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento, para efeitos de obter uma indemnização a cargo dessa transportadora aérea operadora. Esta indemnização deverá, no entanto, limitar-se àquilo que, atendendo às circunstâncias próprias de cada caso concreto, é necessário, adequado e razoável para compensar a falha da referida transportadora aérea operadora.

Assinaturas