Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

29 de julho de 2019*

«Reenvio prejudicial — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Transporte aéreo — Recusa de embarque — Conceitos de "indemnização" e de "indemnização suplementar" — Tipo de prejuízo indemnizável — Prejuízo material ou moral — Dedução — Indemnização suplementar — Assistência — Informações prestadas aos passageiros»

No processo C-354/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunalul Bacău (Tribunal do Distrito de Bacău, Roménia), por Decisão de 26 de abril de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 30 de maio de 2018, no processo

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

contra

SC Blue Air — Airline Management Solutions SRL,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: F. Biltgen, presidente de secção, M. J. Malenovský (relator) e C. G. Fernlund, juízes,

advogado-geral: E. Sharpston,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação da SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL, por M. Popa, avocat,

– em representação do Governo romeno, por C.-R. Canțăr, L. Lițu e A. Wellman, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo alemão, inicialmente por T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau e A. Berg e, em seguida, por estes três últimos, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo polaco, por B. M ajczyna, na qualidade de agente,

* Língua do processo: romeno.

– em representação da Comissão Europeia, por L. Nicolae e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-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 4.º, 7.º, 8.º e 12.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).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Radu-Lucian Rusu e Oana-Maria Rusu à SC Blue Air — Airline Management Solutions SRL (a seguir «Blue Air») acerca da indemnização dos prejuízos morais e materiais sofridos por estes devido a uma recusa de embarque.

Quadro jurídico

Direito internacional

3 O artigo 29.º da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal em 28 de maio de 1999, e aprovada em nome da União Europeia pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38), dispõe:

«No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente convenção, em contrato, em ato ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a ação e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais ações, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias.»

Direito da União

4 Os considerandos 1, 10 e 20 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.

[…]

(10) Os passageiros a quem seja recusado o embarque contra sua vontade deverão poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.

[…]

(20) Os passageiros deverão ser devidamente informados dos seus direitos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, para poderem exercer efetivamente os seus direitos.»

5 O artigo 1.º, n.º 1, deste regulamento dispõe:

«O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de:

a) Recusa de embarque contra sua vontade;

b) Cancelamento de voos;

c) Atraso de voos.»

6 O artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento prevê:

«Se for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los imediatamente nos termos do artigo 7.º e prestar-lhes assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º»

7 O artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento tem a seguinte redação:

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

[…]

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;

[…]»

8 O artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«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.»

9 O artigo 12.º, n.º 1, deste regulamento prevê:

«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.»

Direito romeno

10 O artigo 1350.º do codul civil (Código Civil) tem a seguinte redação:

«(1) Quaisquer pessoas devem cumprir as suas obrigações contratuais.

(2) Quem, injustificadamente, não cumpra as suas obrigações responderá pelo prejuízo causado à outra parte e fica obrigado a reparar esse prejuízo nos termos da lei.

(3) Salvo disposição em contrário, nenhuma das partes pode deixar de aplicar as normas relativas à responsabilidade contratual e aplicar outras disposições que lhe sejam mais favoráveis.»

11 O artigo 1530.º do Código Civil prevê:

«O credor tem direito a ser indemnizado pelos prejuízos causados pelo devedor que sejam consequência direta e necessária do incumprimento injustificado ou culposo das suas obrigações.»

12 O artigo 1531.º do Código Civil dispõe:

«(1) O credor tem direito a ser integralmente ressarcido dos prejuízos que lhe sejam causados pelo incumprimento.

(2) O prejuízo inclui os danos emergentes e os lucros cessantes. Na determinação do valor do prejuízo também se deve atender às despesas suportadas pelo credor, dentro de limites razoáveis, para evitar ou limitar os prejuízos.

(3) O credor também tem direito a ser ressarcido dos danos não patrimoniais.»

13 O artigo 1533.º do Código Civil prevê:

«O devedor apenas é responsável pelos prejuízos que previu ou podia prever como consequência do incumprimento no momento da celebração do contrato, exceto quando o incumprimento seja intencional ou resulte de culpa grave do referido devedor. Mesmo neste caso, a indemnização dos prejuízos sofridos apenas inclui o que for consequência direta e necessária do incumprimento da obrigação.»

14 O artigo 1534.º do Código Civil dispõe:

«(1) Se, com a sua ação ou omissão culposa, o credor tiver contribuído para que ocorra o prejuízo, a indemnização devida pelo devedor sofrerá uma redução proporcional. A presente disposição aplica-se mesmo que o prejuízo seja, em parte, o resultado de um evento cujo risco tenha sido assumido pelo credor.

(2) O devedor não está obrigado a indemnizar o credor pelos prejuízos que este poderia ter evitado se tivesse agido com um mínimo de diligência.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

15 Os recorrentes no processo principal reservaram na Blue Air dois bilhetes de avião que lhes permitiam deslocar-se, em 6 de setembro de 2016, de Bacău (Roménia) para Londres (Reino Unido), local onde residem e trabalham.

16 No momento do embarque, os recorrentes no processo principal foram informados de que o voo seria efetuado por um aparelho distinto do inicialmente previsto e que, devido à capacidade reduzida de lugares disponíveis a bordo desse segundo aparelho, o seu embarque já não era possível.

17 Por conseguinte, o transporte dos recorrentes no processo principal foi programado para outro voo assegurado pela Blue Air, tendo estes chegado a Londres em 11 de setembro de 2016.

18 Na sequência desses acontecimentos, a Blue Air ofereceu a cada um dos recorrentes no processo principal um bilhete de avião gratuito utilizável até 24 de março de 2017, tendo estes recusado a oferta pelo facto de o prejuízo sofrido exceder o valor de um bilhete de avião.

19 Em seguida, a Blue Air ofereceu aos recorrentes no processo principal, com base no Regulamento n.º 261/2004, uma compensação de 400 euros por pessoa. A esse respeito, os recorrentes no processo principal consideraram que a referida compensação visa unicamente ressarcir os danos morais sofridos, e não também os danos patrimoniais, que estão abrangidos pelo conceito de «indemnização suplementar».

20 Os recorrentes no processo principal intentaram então uma ação no Judecătoria Bacău (Tribunal de Primeira Instância de Bacău, Roménia). Requereram a este órgão jurisdicional que a Blue Air fosse condenada a pagar-lhes 437 euros e 386 euros, respetivamente, a título de prejuízos materiais, resultantes de uma redução salarial. Em seguida, os recorrentes no processo principal prestaram esclarecimentos sobre os montantes das perdas salariais efetivamente sofridas. Além disso, cada um dos recorrentes no processo principal pediu 1 500 euros a título de danos morais. Alegaram, além disso, que tinha sido instaurada uma ação de despedimento contra F. Rusu, mas que acabou por lhe ser aplicada apenas uma repreensão.

21 A Blue Air alegou que os recorrentes no processo principal não tinham direito a uma indemnização que exceda os 400 euros previstos no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, porque não tinham solicitado expressamente para ser transportados mais rapidamente, com outra transportadora aérea e outro itinerário, e tinham aceitado o voo previsto para 11 de setembro de 2016. A Blue Air afirmou também que, se os recorrentes no processo principal tivessem pedido um voo alternativo, teria procurado um que lhes tivesse permitido chegar ao seu destino.

22 O Judecătoria Bacău (Tribunal de Primeira Instância de Bacău) deu provimento parcial ao recurso, condenando a Blue Air a pagar a cada um dos recorrentes no processo principal 400 euros a título de reparação dos danos morais e julgando improcedentes os outros pedidos que estes apresentaram.

23 Tanto os recorrentes no processo principal como a Blue Air interpuseram recurso da decisão do Judecătoria Bacău (Tribunal de Primeira Instância de Bacău) perante o órgão jurisdicional de reenvio, que considera necessário esclarecer alguns aspetos relacionados com a interpretação dos artigos 4.º, 7.º , 8.º e 12.º do Regulamento n.º 261/2004.

24 Nestas circunstâncias, o Tribunalul Bacău (Tribunal do Distrito de Bacău, Roménia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O montante de 400 euros previsto no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 destina-se a ressarcir principalmente os prejuízos materiais, devendo os danos morais ser apreciados à luz do artigo 12.º, ou o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), cobre sobretudo os danos morais, estando os prejuízos materiais sujeitos ao disposto no artigo 12.º?

2) A quantia constituída pelas remunerações não auferidas que exceda o montante de 400 euros previsto no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), integra o conceito de indemnização suplementar a que se refere o artigo 12.º?

3) Nos termos do artigo 12.º, [n.º 1], segundo período "[a] indemnização concedida ao abrigo do presente regulamento pode ser deduzida dessa indemnização". Deve este artigo do regulamento ser interpretado no sentido de que deixa à apreciação do órgão jurisdicional nacional a dedução do montante concedido nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da indemnização suplementar, ou essa dedução é obrigatória?

4) Caso a dedução desse montante não seja obrigatória, com base em que elementos o órgão jurisdicional nacional decide se deduz o montante a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da indemnização suplementar?

5) Deve o prejuízo decorrente do não pagamento do salário, por o trabalhador não se ter podido apresentar no seu local de trabalho devido à chegada tardia ao seu destino após um reencaminhamento, ser apreciado na perspetiva do cumprimento das obrigações previstas no artigo 8.º, ou do disposto no artigo 12.º em conjugação com o disposto no artigo 4.º?

6) O cumprimento da obrigação do setor aéreo de prestar assistência, por força dos artigos 4.º, n.º 3, e 8.º do Regulamento n.º 261/2004, implica que o passageiro seja integralmente informado sobre todas as opções de reencaminhamento, como previsto no artigo 8.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do regulamento?

7) A quem cabe, nos termos do artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004, o ónus da prova de que o reencaminhamento foi feito o mais rapidamente possível?

8) O regulamento impõe aos passageiros a obrigação de procurarem outros voos para o seu destino e de pedirem à companhia aérea que encontre lugares disponíveis nesses voos ou a companhia é obrigada *ex officio* a procurar a opção mais vantajosa para o passageiro para o transportar até ao seu destino?

9) O facto de os passageiros terem [aceitado] a proposta da companhia aérea de lhes oferecer um voo para 11 de setembro de 2016, embora fosse possível prever que não seriam remunerados durante o período em que estiveram ausentes do trabalho, é relevante para a determinação dos prejuízos que sofreram?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira, segunda, quinta e nona questões

25 Com a sua primeira, segunda, quinta e nona questões prejudiciais, que devem ser analisadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o montante previsto

nesta disposição visa indemnizar um prejuízo como uma perda de salário, ou se tal prejuízo pode ser objeto da indemnização suplementar prevista no artigo 12.º, n.º 1, deste regulamento. Pergunta, além disso, como determinar esse prejuízo à luz do referido regulamento.

26 A título preliminar, importa salientar que o Regulamento n.º 261/2004 visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, independentemente do facto de estes se encontrarem numa situação de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso do voo, uma vez que são todos vítimas dos mesmos sérios transtornos e inconvenientes ligados ao transporte aéreo (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07, EU:C:2009:716, n.º 44).

27 Neste contexto, em primeiro lugar, o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 prevê uma indemnização dos passageiros, cujo montante varia, designadamente, em função da distância do voo. Mais especificamente, o referido artigo 7.º, n.º 1, alínea b), prevê uma indemnização de 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.

28 Os montantes que o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 fixa visam compensar, de maneira uniforme e imediata, os prejuízos constituídos pelos inconvenientes devidos, nomeadamente, como acontece no processo principal, à recusa de embarque no transporte aéreo de passageiros, sem que estes tenham de suportar os inconvenientes inerentes à propositura de ações de indemnização nos órgãos jurisdicionais competentes (v., por analogia, Acórdão de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 45).

29 Com efeito, a própria redação do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que remete para o seu artigo 7.º, exige à transportadora aérea em causa que indemnize imediatamente os passageiros que recusou embarcar contra a vontade destes.

30 Tais montantes fixos visam indemnizar apenas os prejuízos que são praticamente idênticos para todos os passageiros em causa (v., por analogia, Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 43, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 52).

31 Em contrapartida, nem o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 nem este regulamento no seu conjunto preveem a indemnização dos prejuízos individuais, inerentes ao motivo da deslocação dos passageiros em causa, cuja reparação exige forçosamente a apreciação, caso a caso, da extensão dos danos causados e consequentemente só pode ser objeto de indemnização *a posteriori* individualizada (v., neste sentido, Acórdão de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 43).

32 No processo principal, os recorrentes no referido processo sofreram, na sequência de uma recusa de embarque, uma perda de salário causada pela impossibilidade de se apresentarem no seu posto de trabalho em consequência da chegada tardia ao seu destino.

33 Ora, essa perda de salário deve ser considerada um prejuízo individual, inerente à situação específica dos passageiros em causa, e exige uma apreciação casuística da amplitude dos danos assim causados.

34 Por conseguinte, um tal prejuízo não está compreendido na indemnização de montante fixo prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

35 Em segundo lugar, há que salientar que, segundo o artigo 12.º, n.º 1, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004, este último aplica-se sem prejuízo do direito dos passageiros a uma indemnização suplementar.

36 Resulta desta redação que o Regulamento n.º 261/2004 não pode obstar a que um passageiro lesado possa ser indemnizado por um prejuízo específico que tenha sofrido, e que deve ser apreciado individualmente e *a posteriori*, na medida em que o direito nacional ou o direito internacional lhe concedem o direito a essa indemnização, desde que esta seja suplementar relativamente à indemnização de montante fixo prevista pelo referido regulamento.

37 Ora, uma indemnização deve ser considerada suplementar, na aceção do artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, quando tiver origem numa das situações previstas no artigo 1.º, n.º 1, deste regulamento, e esteja na origem dos inconvenientes que são indemnizados de maneira imediata e uniforme por força do referido regulamento.

38 No caso em apreço, é pacífico que a perda de salário, por um lado, é uma situação específica dos recorrentes no processo principal, que deve ser apreciada individualmente e *a posteriori*, e, por outro, tem origem numa recusa de embarque contra a vontade destes, cujos prejuízos podem ser reparados de maneira imediata e uniforme ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.

39 Nestas condições, tal perda de salário deve ser considerada um prejuízo que pode ser objeto da indemnização suplementar prevista no artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004.

40 Em terceiro lugar, como resulta do n.º 31 do presente acórdão, uma vez que o Regulamento n.º 261/2004 não prevê a indemnização dos prejuízos individualizados, como uma perda de salário, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar e apreciar os diferentes elementos constitutivos desse prejuízo, incluindo, se for caso disso, o comportamento dos passageiros lesados, bem como a amplitude da indemnização do referido prejuízo, segundo a base jurídica pertinente.

41 Tendo em conta o que antecede, há que responder à primeira, segunda, quinta e nona questões, em primeiro lugar, que o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o montante previsto nesta disposição não se destina a indemnizar um prejuízo como uma perda de salário, em segundo lugar, que esse prejuízo pode ser objeto da indemnização suplementar prevista no artigo 12.º, n.º 1, deste regulamento e, em terceiro lugar, que compete ao órgão jurisdicional de reenvio determinar e apreciar os diferentes elementos constitutivos do referido prejuízo, bem como a amplitude da indemnização deste, segundo a base jurídica pertinente.

Quanto à terceira e quarta questões

42 Com a sua terceira e quarta questões prejudiciais, que devem ser analisadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o Regulamento n.º 261/2004, nomeadamente o seu artigo 12.º, n.º 1, segundo período, deve ser interpretado no sentido de que permite ao órgão jurisdicional nacional competente deduzir da indemnização suplementar a indemnização concedida ao abrigo desse regulamento, mas não o obriga a fazê-lo. Além disso, interroga-se sobre quais são as condições para que o órgão jurisdicional nacional competente possa proceder a essa dedução.

43 A este respeito, o artigo 12.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe que a indemnização concedida ao abrigo do mesmo regulamento pode ser deduzida da indemnização suplementar.

44 Decorre assim desta redação clara que o artigo 12.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004 não impõe que se proceda a essa dedução, mas também não se opõe a que esta seja eventualmente efetuada.

45 Com efeito, conforme referido nos n.os 35 e 36 do presente acórdão, é o direito nacional ou o direito internacional que podem conceder ao passageiro em causa um direito a uma indemnização suplementar, aplicando-se o Regulamento n.º 261/2004, por seu turno e como resulta do seu artigo 12.º, n.º 1, primeiro período, sem prejuízo desse direito.

46 Por outro lado, resulta do artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, lidos os seus dois períodos conjuntamente, que este regulamento não pode ser interpretado no sentido de que impõe quaisquer condições suscetíveis de limitar o poder do órgão jurisdicional nacional competente para deduzir da indemnização suplementar a indemnização concedida por este regulamento. A existência de tais condições seria, assim, incompatível com o artigo 12.º, n.º 1, segundo período, do referido regulamento.

47 Tendo em conta o que antecede, há que responder à terceira e quarta questões que o Regulamento n.º 261/2004, designadamente o seu artigo 12.º, n.º 1, segundo período, deve ser interpretado no sentido de que permite ao órgão jurisdicional nacional competente deduzir da indemnização suplementar a indemnização concedida ao abrigo desse regulamento, mas não o obriga a fazê-lo, uma vez que o referido regulamento não impõe ao órgão jurisdicional nacional competente condições com base nas quais este possa proceder a essa dedução.

Quanto à sexta e oitava questões

48 Com a sua sexta e oitava questões prejudiciais, que devem ser analisadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 8.º, n.º 1, do mesmo regulamento, deve ser interpretado no sentido de que exige à transportadora aérea operadora que apresente aos passageiros em causa informações completas sobre todas as opções previstas na segunda destas disposições, ou se esta disposição exige igualmente aos passageiros em causa que contribuam ativamente para a obtenção de informações para esse efeito.

49 A este respeito, antes de mais, o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe designadamente que, se recusar o embarque a passageiros contra a vontade destes, a transportadora aérea operadora lhes presta assistência nos termos do artigo 8.º do mesmo regulamento.

50 Em seguida, o artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004, com a epígrafe «Direito a reembolso ou reencaminhamento», enuncia, no seu n.º 1, que deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre três possibilidades aí especificadas, a saber, em substância, primeiro, o reembolso do bilhete e, se for caso disso, um voo de regresso para o primeiro ponto de partida; segundo, o reencaminhamento para o seu destino final, em condições de transporte equivalentes e na primeira oportunidade; e, terceiro, o reencaminhamento para esse destino, em condições de transporte equivalentes, numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

51 Por outro lado, o considerando 10 do Regulamento n.º 261/2004 resume o essencial da referida escolha ao indicar que os passageiros a quem seja recusado o embarque contra sua vontade deverão poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias.

52 Por último, resulta do considerando 20 do Regulamento n.º 261/2004, nomeadamente, que, em caso de recusa de embarque, os passageiros deverão ser devidamente informados dos seus direitos, para poderem exercê-los efetivamente.

53 Decorre da leitura conjugada de todas estas disposições e considerandos do Regulamento n.º 261/2004, em primeiro lugar, que incumbe à transportadora aérea que recusou o embarque aos passageiros prestar-lhes assistência, em particular, dando-lhes a escolher, nas condições que o artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento fixa, entre as opções das alíneas a), b) e c).

54 Daqui decorre, em segundo lugar, que tal proposta deve fornecer aos passageiros cujo embarque tenha sido recusado as informações necessárias que lhes permitam fazer uma escolha eficaz, de modo que anulem o seu voo e obtenham o reembolso do seu bilhete, ou prossigam o seu transporte para o destino final, em condições de transporte comparáveis, o mais rapidamente possível ou numa data posterior.

55 Daqui resulta, em terceiro lugar, que dado que o passageiro cujo embarque tenha sido recusado tem o direito à assistência da transportadora aérea em causa, incluindo o direito a que lhe sejam facultados os elementos necessários para que possa fazer uma escolha eficaz e informada, o benefício desse direito não pode implicar qualquer obrigação de contribuir ativamente para a procura dos elementos que deve conter a proposta dessa transportadora.

56 Tendo em conta o que antecede, há que responder à sexta e oitava questões que o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 8.º, n.º 1, do mesmo regulamento, deve ser interpretado no sentido de que impõe à transportadora aérea operadora que apresente aos passageiros em causa informações completas sobre todas as possibilidades previstas na segunda destas disposições, sem que os passageiros em questão tenham qualquer obrigação de contribuir ativamente para a procura de informações para tal efeito.

Quanto à sétima questão

57 Com a sua sétima questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos desta disposição, o ónus da prova de que o reencaminhamento foi efetuado o mais rapidamente possível recai sobre a transportadora aérea operadora, ou no sentido de que esse ónus recai sobre os passageiros em causa.

58 Conforme resulta dos n.ºs 53 e 54 do presente acórdão, a transportadora aérea que recusou o embarque dos passageiros tem a obrigação de lhes oferecer uma assistência que lhes permita fazer uma escolha eficaz e informada entre as diferentes possibilidades que o artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento precisa, respetivamente, nas alíneas a), b) e c).

59 Incumbe, assim, à transportadora aérea operadora propor aos passageiros em causa também a possibilidade de um reencaminhamento para o seu destino final, em condições de transporte equivalentes, o mais rapidamente possível, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

60 Ao fazer uma proposta concreta, a transportadora aérea operadora deve ter em consideração e conjugar vários elementos pertinentes que a determinam, em particular, a hora de chegada ao destino final no termo do reencaminhamento proposto, as condições em que o reencaminhamento proposto pode realizar-se, bem como se o reencaminhamento em causa pode ser realizado pelos seus próprios meios ou necessita do auxílio de outra transportadora aérea, eventualmente de acordo com as disponibilidades da mesma.

61 Ora, a responsabilidade de propor e organizar um reencaminhamento segundo o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, que recai sobre a transportadora aérea em causa, implica o ónus da prova de que o reencaminhamento assim organizado foi efetuado o mais rapidamente possível.

62 Tendo em conta o que antecede, há que responder à sétima questão que o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos desta disposição, o ónus da prova de que o reencaminhamento foi efetuado o mais rapidamente possível recai sobre a transportadora aérea operadora.

Quanto às despesas

63 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:

1) **Em primeiro lugar, o artigo 7.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, deve ser interpretado no sentido de que o montante previsto nesta disposição não se destina a indemnizar um prejuízo como uma perda de salário, em segundo lugar, esse prejuízo pode ser objeto da indemnização suplementar prevista no artigo 12.º, n.º 1, deste regulamento e, em terceiro lugar, compete ao órgão jurisdicional de reenvio determinar e apreciar os diferentes elementos constitutivos do referido prejuízo, bem como a amplitude da indemnização deste, segundo a base jurídica pertinente.**

2) **O Regulamento n.º 261/2004, designadamente o seu artigo 12.º, n.º 1, segundo período, deve ser interpretado no sentido de que permite ao órgão jurisdicional nacional competente deduzir da indemnização suplementar a indemnização concedida ao abrigo desse regulamento, mas não o obriga a fazê-lo, uma vez que o referido regulamento não impõe ao órgão jurisdicional nacional competente condições com base nas quais este possa proceder a essa dedução.**

3) **O artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que impõe à transportadora aérea operadora que apresente aos passageiros em causa informações completas sobre todas as possibilidades previstas na segunda destas disposições, sem que os passageiros em questão tenham qualquer obrigação de contribuir ativamente para a procura de informações para tal efeito.**

4) **O artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, para efeitos desta disposição, o ónus da prova de que o reencaminhamento foi efetuado o mais rapidamente possível recai sobre a transportadora aérea operadora.**

Assinaturas