Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

21 de dezembro de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Artigos 2.º e 3.º — Conceitos de "transportadora aérea operadora", de "reserva confirmada" e de "hora programada de chegada" — Artigos 5.º, 7.º e 8.º — Antecipação da hora de partida do voo em relação à hora de partida inicialmente prevista — Qualificação — Redução do montante da indemnização — Oferta de reencaminhamento — Artigo 14.º — Obrigação de informar os passageiros dos seus direitos — Alcance»

Nos processos apensos C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20,

que têm por objeto quatro pedidos de decisão prejudicial apresentados nos termos do artigo 267.º TFUE, um dos quais apresentado pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 16 de junho de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 18 de junho de 2020 (C-270/20), e três pedidos apresentados pelo Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia, Alemanha), por Decisões de 17 de fevereiro de 2020 (C-146/20) e de 6 de abril de 2020 (C-188/20 e C-196/20), que deram entrada no Tribunal de Justiça em 20 de março de 2020 (C-146/20), em 30 de abril de 2020 (C-188/20) e em 6 de maio de 2020 (C-196/20), nos processos

AD,

BE,

CF

contra

Corendon Airlines (C-146/20),

e

JG,

LH,

MI,

* Língua do processo: alemão.

NJ,

contra

OP, na qualidade de liquidatário da Azurair GmbH,

sendo interveniente:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

e

Eurowings GmbH

contra

flightright GmbH (C-196/20),

e

AG,

MG,

HG,

contra

Austrian Airlines AG (C-270/20),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, vice-presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de presidente da Primeira Secção, J.-C. Bonichot e M. Safjan (relator), juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: D. Dittert, chefe de unidade,

vistos os autos e após a audiência de 16 de junho de 2021,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de JG, LH, MI e NJ, por H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,

– em representação da Eurowings GmbH, por Y. Pochyla e W. Bloch, Rechtsanwälte,

– em representação de AG, MG e HG, por F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– em representação da Corendon Airlines e OP, na qualidade de liquidatário da Azurair GmbH, por N. Serfort, Rechtsanwalt,

– em representação da flightright GmbH, inicialmente por T. Mauser e, em seguida, por R. Weis e M. Michel, Rechtsanwälte,

– em representação da Austrian Airlines AG, por C. Krones, Rechtsanwalt,

– em representação do Governo alemão, por J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne e U. Bartl, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo austríaco, por A. Posch, G. Kunnert e J. Schmoll, na qualidade de agentes,

– em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson, R. Pethke e G. Braun, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 23 de setembro de 2021,

profere o presente

Acórdão

1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação do artigo 2.º, alíneas b), f), a h) e l), do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do artigo 5.º, n.º 1, do artigo 7.º, n.ºs 1 e 2, do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 14.º, n.º 2, 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 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios que opõem passageiros aéreos a companhias aéreas (C-146/20, C-188/20 e C-270/20), bem como uma companhia aérea à flightright GmbH, sucessora dos direitos de passageiros aéreos (C-196/20), a respeito da indemnização desses passageiros nos termos do Regulamento n.º 261/2004.

Quadro jurídico

3 Nos termos dos considerandos 1 e 20 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.

[…]

(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.»

4 O artigo 2.º deste regulamento prevê:

«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;

[…]

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; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;

[…]

l) "Cancelamento", a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.»

5 O artigo 3.º do referido regulamento dispõe:

«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;

b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora [da União].

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:

a) 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; ou

b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo, independentemente do motivo.

[…]»

6 O artigo 5.º do mesmo regulamento dispõe no seu n.º 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

b) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 9.º, bem como, em caso de reencaminhamento quando a hora de partida razoavelmente prevista do novo voo for, pelo menos, o dia após a partida que estava programada para o voo cancelado, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º; e

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:
   i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
   ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
   iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»

7 Nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004:

«1. 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;

[…]

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.

2. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

[…]

b) Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; […]

[…]

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.

[…]»

8 O artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento dispõe:

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

a) – 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 13.º do referido regulamento prevê:

«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. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

10 Nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do mesmo regulamento:

«A transportadora aérea operadora que recusar o embarque ou cancelar um voo deve distribuir a cada passageiro afetado um impresso com as regras de indemnização e de assistência consonantes com o presente regulamento. Deve igualmente distribuir um impresso equivalente a cada passageiro afetado

por um atraso de, pelo menos, duas horas. Os elementos de contacto com o organismo nacional designado a que se refere o artigo 16.º também devem ser facultados ao passageiro em impresso.»

Litígios nos processos principais e questões prejudiciais

Processo C-146/20

11 Os passageiros aéreos AD, BE e CF reservaram, por intermédio de uma agência de viagens, uma viagem organizada com destino a Antália (Turquia). Na sequência dessa reserva, a transportadora aérea Corendon Airlines confirmou que o voo se realizaria no dia 18 de maio de 2018 com partida de Dusseldórfia (Alemanha) e destino a Antália, com hora de partida às 10 h 20. Posteriormente, a Corendon Airlines antecipou esse voo uma hora e quarenta minutos, para as 08 h 40 do mesmo dia, conservando, no entanto, o mesmo número de voo.

12 Estes passageiros, não tendo apanhado o voo assim antecipado, intentaram uma ação contra a Corendon Airlines no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia, Alemanha), para a obtenção, nomeadamente, de uma indemnização ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004. Como fundamento da sua ação, os referidos passageiros alegaram que não tinham sido informados da antecipação do seu voo e que essa antecipação constituía, na realidade, um «cancelamento» do referido voo, na aceção do artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento. Em contrapartida, a Corendon Airlines considerou que os mesmos passageiros tinham sido informados da antecipação do seu voo pelo operador turístico em 8 de maio de 2018.

13 O Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) considerou que a antecipação em uma hora e quarenta minutos de um voo não constituía um «cancelamento» desse voo, uma vez que essa antecipação era insignificante e, por conseguinte, julgou improcedente a ação dos referidos passageiros.

14 Estes interpuseram recurso da sentença desse órgão jurisdicional para o no Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia, Alemanha), o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-146/20. Este último interroga-se sobre se o raciocínio adotado pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) é conforme com o Regulamento n.º 261/2004.

15 Nestas circunstâncias, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Constitui cancelamento de um voo, na aceção dos artigos 2.º, alínea l), e 5.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 261/2004], uma situação em que a companhia aérea operadora, no contexto de uma viagem organizada, antecipa um voo reservado, com partida programada para as [10 h 20] [hora local] para as [8 h 40] [hora local] do mesmo dia?

2) A comunicação, dez dias antes do início da viagem, da antecipação do voo das [10 h 20] [hora local] para as [8 h 40] [hora local] do mesmo dia constitui uma proposta de reencaminhamento, no sentido dos artigos 5.º n.º 1, alínea a), e 8.º, n.º 1, alínea b), do referido regulamento?»

Processo C-188/20

16 LH reservou para si mesma e para outros passageiros aéreos uma viagem organizada com destino a Sida (Turquia) numa agência de viagens, que incluía um transporte aéreo de ida e volta de Dusseldórfia a Antália.

17 Um documento de viagem designado «registo de viagem», enviado a LH, mencionava dois voos operados pela transportadora aérea Azurair GmbH: a saber, um primeiro voo, com o número ARZ 8711, de 15 de julho de 2018, de Dusseldórfia a Antália, cuja hora de partida estava programada para as 6 h 00 e a hora de chegada para as 10 h 30, e um segundo voo, com o número ARZ 8712, de 5 de agosto de 2018, de Antália a Dusseldórfia, cuja hora de partida estava programada para as 12 h 00 e a hora de chegada para as 14 h 45. Neste documento, ao lado destes dados, constava a seguinte indicação, escrita em maiúsculas: «Horários provisórios — Para a sua própria segurança, consulte os horários de voo constantes dos seus bilhetes.»

18 Os passageiros apanharam os voos com os números indicados no referido documento. No entanto, no voo de ida, chegaram a Antália à 01 h 19, de 16 de julho de 2018, e, no voo de regresso, o avião descolou às 05 h 10, de 5 de agosto de 2018. Nestas circunstâncias, estes passageiros apresentaram um pedido contra a Azurair para o pagamento de indemnizações nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia). Com base nos dados indicados no «registo de viagem», alegaram que o voo de ida tinha sofrido um atraso de mais de três horas à chegada, ao passo que o voo de regresso tinha sido cancelado, já que a antecipação do voo devia ser qualificada de «cancelamento» na aceção do artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento.

19 Por seu turno, a Azurair alegou que não tinha programado os voos em questão nos horários indicados no «registo de viagem», mas que a sua programação correspondia às indicações constantes da «confirmação de viagem/fatura» dirigida em 22 de janeiro de 2018 à alltours flugreisen GmbH, na sua qualidade de operador turístico.

20 Segundo essa programação, o voo de ida devia partir em 15 de julho de 2018, às 20 h 05, e aterrar às 0 h 40 do dia seguinte, e o voo de regresso devia partir em 5 de agosto de 2018, às 8 h 00, e aterrar às 10 h 50. Quanto ao voo de ida, como indicado na referida programação, o atraso verificado na chegada não constituía um atraso de três horas ou mais. Para o voo de regresso, embora este tenha sido efetivamente antecipado mesmo em relação à programação indicada pela Azurair, tal antecipação não constituía um «cancelamento», na aceção do artigo 2.º, alínea l), do referido regulamento. Aliás, a Azurair pediu, além disso, que uma eventual indemnização fosse reduzida nos termos do artigo 7.º, n.º 2, alínea b), do mesmo regulamento, com o fundamento de que os passageiros teriam chegado ao seu destino final apenas duas horas e cinquenta minutos antes da hora de chegada prevista.

21 O Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) julgou a ação improcedente com o fundamento de que o «registo de viagem» não constituía uma confirmação de «reserva», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que resultava claramente desse registo que os horários de voo eram apenas provisórios. Resulta da decisão de reenvio que não havia nenhum documento que pudesse ser identificado como um «bilhete», na aceção do artigo 2.º, alínea f), deste regulamento.

22 Os passageiros aéreos interpuseram recurso da sentença desse órgão jurisdicional para o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia), o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-188/20. Este último interroga-se sobre se a posição adotada pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) é conforme com as disposições do Regulamento n.º 261/2004.

23 Nestas circunstâncias, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Um passageiro dispõe de uma "reserva confirmada" na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do [Regulamento n.º 261/2004], quando tiver recebido de um operador turístico, com quem tem um contrato, "outra prova", na aceção do artigo 2.º, alínea g), [deste regulamento], prometendo-lhe o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, sem que o operador turístico tenha procedido à reserva de um lugar para esse voo junto da transportadora aérea em causa e esta a tenha confirmado?

2) Deve uma transportadora aérea ser considerada, relativamente a um passageiro, "transportadora aérea operadora", na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento [n.º 261/2004], quando, embora esse passageiro tenha um contrato com um operador turístico, que lhe prometeu o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, o operador turístico não reservou, todavia, um lugar para o passageiro e, por conseguinte, não celebrou um contrato com a transportadora aérea no que respeita a esse voo?

3) Para efeitos de indemnização em caso de cancelamento ou atraso considerável, pode a "hora programada de chegada" de um voo, na aceção do artigo 2.º, alínea h), do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 2, do Regulamento [n.º 261/2004], resultar de "outra prova", emitida por um operador turístico a um passageiro, ou deve para tal ter-se em conta o bilhete, nos termos do artigo 2.º, alínea f), [deste regulamento]?

4) Verifica-se o cancelamento de um voo[,] na aceção do artigo 2.º, alínea l), e do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento [n.º 261/2004], quando a transportadora aérea operadora antecipa, para o mesmo dia, pelo menos em duas horas e dez minutos, o voo reservado no âmbito de uma viagem organizada?

5) Pode a transportadora aérea operadora reduzir, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento [n.º 261/2004], as indemnizações fixadas nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do mesmo regulamento, quando o período de tempo correspondente à antecipação de um voo se situa dentro dos limites indicados no n.º 2 do referido artigo?

6) A comunicação, antes da viagem, da antecipação de um voo constitui uma oferta de reencaminhamento na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do [Regulamento n.º 261/2004]?

7) O artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento [n.º 261/2004] obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro da designação e do endereço exatos da empresa e do montante da indemnização previsto em função da distância que o passageiro pode reclamar a essa empresa, e, se for caso disso, da documentação que o passageiro deve anexar ao seu pedido?»

Processo C-196/20

24 Em 24 de outubro de 2017, dois passageiros aéreos reservaram numa agência de viagens uma viagem organizada, incluindo o transporte aéreo de ida e volta de Hamburgo (Alemanha) a Palma de Maiorca (Espanha).

25 O operador turístico ITS enviou a estes passageiros um documento intitulado «registo de viagem» que indicava, para a ida, que o voo seria em 22 de maio de 2018 pela transportadora aérea Eurowings, com o número EW 7582, com hora de partida programada para as 7 h 30 e a hora de chegada programada para as 10 h 05.

26 Os referidos passageiros apanharam efetivamente o voo com esse número. Todavia, chegaram ao seu destino final não às 10 h 05, mas às 21 h 08. Uma vez que estes passageiros cederam os seus eventuais direitos a indemnização decorrentes do Regulamento n.º 261/2004 à flightright, esta última intentou uma ação no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia), em que alega que os mesmos passageiros dispunham de uma reserva confirmada para o voo em causa cuja hora de chegada estava programada para as 10 h 05.

27 A Eurowings respondeu que os passageiros dispunham de uma reserva confirmada para o voo com o número EW 7582, cuja chegada estava programada para as 19 h 05. Por conseguinte, o atraso sofrido era de menos de três horas, o que não dava direito a indemnização nos termos do Regulamento n.º 261/2004.

28 O Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) julgou procedente o pedido da flightright com o fundamento de que o «registo de viagem» emitido pelo operador turístico ITS constituía uma confirmação de «reserva» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, em conjugação com o artigo 2.º, alínea f), deste regulamento. Com efeito, esse órgão jurisdicional considerou que o registo de viagem enviado aos passageiros em causa constituía «outra prova», na aceção do referido artigo 2.º, alínea g), uma vez que esta disposição apenas exige que a reserva tenha sido aceite pelo operador turístico. Resulta da decisão de reenvio que não havia nenhum documento que pudesse ser identificado como um «bilhete», na aceção do artigo 2.º, alínea f), do referido regulamento.

29 A Eurowings interpôs recurso da sentença desse órgão jurisdicional para o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia), o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-196/20. Este último interroga-se, em substância, sobre a questão de saber se uma confirmação de reserva emitida por um operador turístico, que não tenha por base uma reserva efetuada na transportadora aérea visada pela ação de indemnização, pode ser considerada uma «reserva confirmada», na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004.

30 Nestas circunstâncias, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Um passageiro dispõe de uma "reserva confirmada" na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do [Regulamento n.º 261/2004], quando tiver recebido de um operador turístico, com quem tem um contrato, "outra prova", na aceção do artigo 2.º, alínea g), [deste regulamento], prometendo-lhe o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, sem que o operador turístico tenha procedido à reserva de um lugar para esse voo junto da transportadora aérea em causa e esta a tenha confirmado?

2) Deve uma transportadora aérea ser considerada, relativamente a um passageiro, "transportadora aérea operadora", na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, quando, embora esse passageiro tenha um contrato com um operador turístico, que lhe prometeu o transporte num determinado voo individualizado pelo local e horário de partida e de chegada e pelo número de voo, o operador turístico não reservou, todavia, um lugar para o passageiro e, por conseguinte, não celebrou um contrato com a transportadora aérea no que respeita a esse voo?

3) Para efeitos de indemnização em caso de cancelamento ou atraso considerável, pode a "hora programada de chegada" de um voo, na aceção do artigo 2.º, alínea h), do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 2, do Regulamento [n.º 261/2004], resultar de "outra prova", emitida por um operador turístico a um passageiro, ou deve para tal ter-se em conta o bilhete, nos termos do artigo 2.º, alínea f), [deste regulamento]?»

Processo C-270/20

31 Os passageiros aéreos AG, MG e HG reservaram um voo de Viena (Áustria) para o Cairo (Egito) na transportadora aérea Austrian Airlines. A hora de partida estava programada para as 22 h 15, de 24 de junho de 2017, e a hora de chegada para as 01 h 45 do dia seguinte. No dia do voo, a Austrian Airlines cancelou-o e propôs a esses passageiros um voo com partida no mesmo dia às 10 h 20 e chegada ao Cairo às 13 h 50, o que foi aceite pelos mesmos. Deste modo, estes últimos chegaram ao seu destino final 11 horas e 55 minutos antes da hora de chegada inicialmente programada.

32 Por via extrajudicial, a Austrian Airlines pagou a cada um desses passageiros uma indemnização de 200 euros, em aplicação do artigo 7.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, que prevê uma redução de 50 % do montante da indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento.

33 Os referidos passageiros intentaram uma ação contra a Austrian Airlines no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria), para a obtenção de uma indemnização completa nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do referido regulamento. Como fundamento de recurso, alegaram que, embora não tivessem chegado ao Cairo com atraso, a sua chegada antecipada prejudicou-os tanto como um atraso considerável, afirmando que tinham aceitado a proposta da Austrian Airlines de antecipar o voo com o fundamento de que a outra opção proposta por esta última lhes teria feito perder dois dias de férias.

34 O Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou a ação improcedente, com o fundamento de que resultava com clareza dos termos do artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 que esta disposição era igualmente aplicável às situações em que o passageiro chegava ao seu destino final com um voo antecipado.

35 Os passageiros no processo principal no processo C-270/20 interpuseram recurso da sentença desse órgão jurisdicional para o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio nesse processo. Este último interroga-se sobre se o artigo 7.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, nos termos do qual a indemnização pode ser reduzida em 50 % quando o atraso à chegada não ultrapassa três horas, também pode ser aplicado a uma chegada antecipada em relação à programação do voo inicial. A este respeito, o

órgão jurisdicional de reenvio realça que uma descolagem que ocorreu com bastante antecipação pode implicar inconvenientes tão sérios para o passageiro como uma chegada atrasada à luz dos critérios previstos nessa disposição.

36 Nestas circunstâncias, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 7.º, n.º 2, alínea b), do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea pode reduzir o montante da indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do referido regulamento, também quando, devido ao cancelamento do voo reservado, proponha aos passageiros um voo alternativo cuja partida e chegada estão previstas [11 horas e 55 minutos] antes do voo cancelado?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto às primeiras questões nos processos C-188/20 e C-196/20

37 Com a primeira questão no processo C-188/20, que é idêntica à primeira questão no processo C-196/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 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 referido passageiro num determinado voo, individualizado pela indicação do local e das horas de partida e de chegada, bem como pelo número de voo, apesar de esse operador turístico não ter recebido confirmação da transportadora aérea em causa quanto às horas de partida e chegada desse voo.

38 No caso em apreço, resulta das decisões de reenvio nos processos C-188/20 e C-196/20 que o documento transmitido aos passageiros aéreos pelo operador turístico continha informações sobre os horários dos voos, diferentes das que a transportadora aérea tinha transmitido, em último lugar, ao operador turístico. Ora, estas últimas informações não foram transmitidas a esses passageiros, pelo que os mesmos apenas dispunham das informações contidas no documento que lhes foi transmitido pelo operador turístico.

39 A este respeito, importa recordar que o artigo 3.º do Regulamento n.º 261/2004 regula o âmbito de aplicação deste último, ao exigir, por força do seu n.º 2, alínea a), que o passageiro disponha de uma reserva confirmada para o voo em questão.

40 O Regulamento n.º 261/2004 não define o conceito de «reserva confirmada». No entanto, o conceito de «reserva», por sua vez, é definido no artigo 2.º, alínea g), deste regulamento como 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».

41 Decorre desta definição que uma reserva pode ser constituída por uma «outra prova» que indique que a reserva foi aceite e registada quer pela transportadora aérea, quer pelo operador turístico. Daqui resulta que uma reserva aceite e registada por este último tem o mesmo valor que a aceite e registada pela transportadora aérea.

42 Por conseguinte, embora o passageiro aéreo disponha de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, emitida pelo operador turístico, esta outra prova equivale a uma «reserva», na aceção desta mesma disposição.

43 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio nos processos C-188/20 e C-196/20 parte da premissa, segundo a qual os registos de viagem transmitidos pelo operador turístico aos passageiros em causa nos processos principais constituem uma «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004. Todavia, há que salientar, nomeadamente na situação em causa no processo C-188/20, que este registo menciona explicitamente a natureza provisória dos horários dos voos. Nestas circunstâncias, incumbe a esse órgão jurisdicional determinar se os referidos registos constituem efetivamente uma reserva aceite e registada, na aceção desse artigo 2.º, alínea g).

44 Em caso afirmativo, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, mais especificamente, se uma reserva pode igualmente ser «confirmada», na aceção do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, pelo operador turístico e não apenas pela transportadora aérea.

45 A este respeito, há que constatar que o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento não especifica se o operador turístico pode confirmar uma reserva.

46 Segundo jurisprudência constante, para a interpretação de uma disposição do direito da União, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 41 e jurisprudência referida).

47 Quanto ao contexto em que se insere esta disposição, há que salientar que várias disposições do Regulamento n.º 261/2004 não distinguem o operador turístico e a transportadora aérea para efeitos da sua aplicação. É o que acontece, nomeadamente, com o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), primeiro travessão, deste regulamento, que prevê que a hora a que se devem apresentar para o embarque pode ser comunicada pela transportadora aérea, por um operador turístico ou por um agente de viagens autorizado. É igualmente o caso do artigo 3.º, n.º 2, alínea b), do referido regulamento, segundo o qual o passageiro pode ser transferido para outro voo tanto pela transportadora aérea como pelo operador turístico.

48 Além disso, seria contrário ao objetivo que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, consagrado no considerando 1 do mesmo regulamento, considerar que uma reserva só pode ser confirmada pela transportadora aérea, incumbindo assim ao passageiro o ónus de verificar as informações fornecidas pelo operador turístico.

49 Com efeito, o Regulamento n.º 261/2004 visa assegurar que o risco de os operadores turísticos fornecerem informações inexatas aos passageiros no âmbito das suas atividades definidas seja assumido pela transportadora aérea. Neste contexto, o passageiro não participa na relação existente entre a transportadora aérea e o operador turístico e não lhe pode ser exigido que obtenha informações a este respeito.

50 Decorre igualmente destas últimas considerações que o facto de o operador turístico não ter recebido confirmação pela transportadora aérea quanto às horas de partida e de chegada do voo não é suscetível de influenciar a apreciação, referida no n.º 43 do presente acórdão, que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar.

51 Tendo em conta o que precede, há que responder às primeiras questões nos processos C-188/20 e C-196/20 que o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 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.

Quanto às segundas questões nos processos C-188/20 e C-196/20

52 Com a segunda questão no processo C-188/20, que é idêntica à segunda questão no processo C-196/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea pode ser qualificada de «transportadora aérea operadora», na aceção desta disposição, relativamente a um passageiro, quando este último tenha celebrado um contrato com um operador turístico para um determinado voo operado por essa transportadora aérea sem que a referida transportadora aérea tenha confirmado os horários do voo ou sem que o operador turístico tenha efetuado uma reserva para esse passageiro junto da mesma transportadora aérea.

53 A este respeito, importa recordar que o conceito de «transportadora aérea operadora» é definido no artigo 2.º, alínea b), deste regulamento como designando uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo não apenas ao abrigo de um contrato celebrado com um passageiro, mas também em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro.

54 Esta definição prevê, assim, dois requisitos cumulativos para que uma transportadora aérea possa ser qualificada de «transportadora aérea operadora», os quais se prendem, por um lado, com a realização do voo em causa e, por outro, com a existência de um contrato celebrado com um passageiro (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 18).

55 No que diz respeito ao primeiro requisito, este destaca o conceito de «voo», o qual constitui o elemento central. Ora, o Tribunal de Justiça já declarou que este conceito deve ser entendido como uma «operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma “unidade” desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 19 e jurisprudência referida).

56 Daqui resulta que deve ser considerada transportadora aérea operadora a transportadora que, no âmbito da sua atividade de transporte de passageiros, toma a decisão de realizar um voo preciso, incluindo a fixação do seu itinerário, e, ao fazê-lo, de criar uma oferta de transporte aéreo para os interessados. Com efeito, a adoção dessa decisão implica que essa transportadora assuma a responsabilidade pela realização do referido voo, incluindo, nomeadamente, eventuais cancelamentos ou atraso considerável à sua chegada (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 20).

57 No caso em apreço, é ponto assente que, nas situações em causa nos processos C-188/20 e C-196/20, a única alteração efetuada pela transportadora aérea em relação ao registo de viagem transmitido aos passageiros em causa dizia respeito ao horário de voo.

58 Ora, como salientou o advogado-geral no n.º 66 das suas conclusões, o simples facto de a reserva do passageiro junto do operador turístico conter horários de voo que não foram confirmados pela transportadora aérea no âmbito da reserva interna entre essa transportadora e esse operador não é suficiente para se considerar que não estão preenchidos os requisitos previstos no artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

59 Com efeito, uma transportadora aérea que realizou uma oferta de transporte aéreo que corresponde à visada por um operador turístico no âmbito da sua relação com um passageiro, apesar de poder haver alterações a essa oferta, deve ser considerada como tendo a intenção de realizar um voo, na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.

60 Esta interpretação é corroborada pelo objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, enunciado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que permite assegurar que os passageiros transportados serão indemnizados ou receberão assistência sem ter em conta os acordos efetuados pela transportadora aérea que decidiu realizar o voo em causa num horário diferente do inicialmente previsto para concretamente o garantir (v., neste sentido, Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 23).

61 Importa igualmente precisar que, na hipótese em que a transportadora aérea operadora é obrigada a pagar uma indemnização aos passageiros por força do Regulamento n.º 261/2004 devido ao comportamento do operador turístico, essa transportadora tem a possibilidade de pedir indemnização pelos danos sofridos ao operador turístico em conformidade com o artigo 13.º deste regulamento (v., neste sentido, Acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 29 e jurisprudência referida).

62 Tendo em conta o que precede, há que responder às segundas questões nos processos C-188/20 e C-196/20 que o artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea pode ser qualificada de «transportadora aérea operadora», na aceção desta disposição, relativamente a um passageiro, quando este último tenha celebrado um contrato com um operador turístico para um determinado voo operado por essa transportadora aérea sem que a referida transportadora aérea tenha confirmado os horários do voo ou sem que o operador turístico tenha efetuado uma reserva para esse passageiro junto da mesma transportadora aérea.

Quanto às terceiras questões nos processos C-188/20 e C-196/20

63 Com a terceira questão no processo C-188/20, que é idêntica à terceira questão no processo C-196/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea h), o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, segundo período, e n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a hora programada de chegada de um voo, na aceção dessas disposições, pode resultar, para efeitos da indemnização devida nos termos do artigo 7.º deste regulamento, de «outra prova» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do referido regulamento, que foi transmitida ao passageiro por um operador turístico, ou se é necessário que conste de um «bilhete», na aceção do artigo 2.º, alínea f), do mesmo regulamento.

64 Importa salientar, a título preliminar, que o artigo 2.º, alínea h), o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, segundo período, e n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004, que, em substância, mencionam a expressão «hora programada de chegada» dizem respeito às condições em que

uma indemnização fixa pode ser devida em conformidade com o artigo 7.º deste regulamento. Todavia, o referido regulamento não contém uma definição do conceito de «hora programada de chegada».

65 No caso em apreço, é ponto assente, nas situações em causa nos processos C-188/20 e C-196/20, que os passageiros aéreos dispunham de um único documento, denominado «registo de viagem», sem que estivessem na posse de um documento que pudesse ser qualificado de «bilhete» na aceção do artigo 2.º, alínea f), do referido regulamento.

66 No entanto, como foi salientado no âmbito da análise das primeiras questões nos processos C-188/20 e C-196/20, os passageiros podem dispor de uma reserva na presença não só de um bilhete mas igualmente de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do mesmo regulamento. Por conseguinte, no caso em apreço, na hipótese em que o documento fornecido aos passageiros em causa nos processos principais nesses processos constitui «outra prova», há que considerar que esses passageiros dispunham de uma «reserva», na aceção desta disposição, que indicava os horários do voo. Podiam, portanto, legitimamente considerar que, uma vez que não tinham sido informados de nenhuma alteração por parte do operador turístico ou da transportadora aérea, os horários indicados nessa reserva identificavam as horas de partida e de chegada previstas, na aceção das disposições referidas no n.º 64 do presente acórdão.

67 Além disso, há que precisar que o Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), não invalida a interpretação de que a hora programada de chegada de um voo é suscetível de resultar de «outra prova» na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, ao contrário das circunstâncias subjacentes às situações em causa nos processos C-188/20 e C-196/20, há que concluir, no processo que deu origem a esse acórdão, não ter havido nenhuma intervenção por parte de um operador turístico e que o passageiro dispunha de um «bilhete» na aceção do artigo 2.º, alínea f), deste regulamento.

68 Tendo em conta o que precede, há que responder às terceiras questões nos processos C-188/20 e C-196/20 que o artigo 2.º, alínea h), o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, segundo período, e n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a hora programada de chegada de um voo, na aceção dessas disposições, pode resultar, para efeitos da indemnização devida nos termos do artigo 7.º deste regulamento, de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do referido regulamento, que foi transmitida ao passageiro por um operador turístico.

Quanto à quarta questão no processo C-188/20 e à primeira questão no processo C-146/20

69 Com a quarta questão no processo C-188/20, que é análoga à primeira questão no processo C-146/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que se considera que um voo é «cancelado» quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em várias horas.

70 A este respeito, há que salientar que o conceito de «cancelamento» é definido no artigo 2.º, alínea l), deste regulamento como «a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado».

71 O conceito de «voo» não é definido pelo referido regulamento. Todavia, como foi recordado no n.º 55 do presente acórdão, um voo consiste, em substância, numa «operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma "unidade" desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário».

72 Além disso, o Tribunal de Justiça precisou, por um lado, que o itinerário constitui um elemento essencial do voo, uma vez que este último é efetuado em conformidade com uma programação previamente fixada pela transportadora aérea (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 30).

73 Por outro lado, não decorre de modo nenhum da definição constante do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004 que, além do facto de o voo inicialmente previsto não ter sido efetuado, o «cancelamento» desse voo, na aceção desta disposição, exija a adoção de uma decisão expressa de o cancelar (Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 29).

74 É certo que o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento não precisam o desfecho de uma antecipação de voo. Todavia, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 46 do presente acórdão, a interpretação de uma disposição do direito da União deve ter em conta os seus termos, mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte.

75 A este respeito, no que se refere ao contexto em que se inserem o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, importa salientar que este regulamento considera as hipóteses de antecipação de um voo no âmbito dos reencaminhamentos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii) e iii), do referido regulamento. Com efeito, esta última disposição prevê que a transportadora aérea operadora é obrigada a indemnizar o passageiro cujo voo tenha sido cancelado, salvo se essa transportadora o informar do cancelamento nos prazos previstos nessa disposição e oferecer reencaminhamento que permita ao passageiro partir, consoante o caso, uma a duas horas antes da hora programada de partida, bem como chegar ao seu destino final, consoante o caso, até quatro ou duas horas depois da hora inicialmente programada de chegada.

76 Daqui resulta que o legislador da União reconheceu que uma antecipação significativa é suscetível de implicar inconvenientes sérios para os passageiros, do mesmo modo que um atraso de um voo, dado que tal antecipação lhes faz perder a possibilidade de disporem livremente do seu tempo e de organizarem a sua viagem ou a sua estada em função das suas expectativas.

77 É o que acontece, nomeadamente, quando um passageiro, tendo tomado todas as precauções exigidas, não está em condições de embarcar no avião devido à antecipação do voo que reservou. É também esse o caso quando o passageiro se vê obrigado a adaptar-se de modo significativo à nova hora de partida do seu voo para o poder apanhar.

78 Por outro lado, importa recordar que o objetivo principal prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004 consiste, como resulta, nomeadamente, do seu considerando 1, em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros (Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 26 e jurisprudência referida).

79 O Tribunal de Justiça declarou assim que, em conformidade com esse objetivo, as disposições que concedem direitos aos passageiros aéreos devem ser interpretadas em sentido amplo (Acórdão de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, n.º 61 e jurisprudência referida).

80 Assim, uma vez que o Regulamento n.º 261/2004 visa ressarcir, de forma uniforme e imediata, os diferentes prejuízos constituídos pelos inconvenientes sérios no transporte aéreo de passageiros (Acórdão de 3 de setembro de 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, n.º 25 e jurisprudência referida) e tendo em conta os inconvenientes sérios que podem ser causados aos passageiros em circunstâncias como as referidas no n.º 76 do presente acórdão, há que interpretar o conceito de «cancelamento» no sentido de que engloba a situação em que um voo sofreu uma antecipação significativa.

81 A este respeito, há que distinguir as situações em que a antecipação não implica nenhuma consequência ou implica uma consequência insignificante sobre a possibilidade de os passageiros aéreos disporem livremente do seu tempo das que dão origem a inconvenientes sérios devido a uma antecipação significativa de um voo, como descrito nos n.os 76 e 77 do presente acórdão.

82 Para distinguir uma antecipação significativa de uma antecipação insignificante de um voo, importa basear-se nos limites previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii) e iii), do Regulamento n.º 261/2004.

83 Importa sublinhar que o caso de antecipação difere do de atraso, em relação ao qual o Tribunal de Justiça considerou que os passageiros adquirem o direito a indemnização quando o tempo que perderam for igual ou superior a três horas relativamente à duração inicialmente prevista pela transportadora (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 57), uma vez que os passageiros se devem mobilizar para poderem embarcar no avião devido à antecipação do voo reservado. Esta diferença resulta igualmente do facto de o legislador da União, no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, aceitar atrasos até duas horas, ao passo que para as antecipações, estas não podem exceder uma hora.

84 Resulta do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), deste regulamento que qualquer antecipação até uma hora é suscetível de isentar a transportadora aérea operadora da obrigação de indemnizar o passageiro nos termos do artigo 7.º do referido regulamento. Assim, há que considerar que uma antecipação de mais de uma hora ou de uma hora ou menos constitui a referência para determinar se a antecipação é significativa ou insignificante para efeitos de aplicação do artigo 5.º do mesmo regulamento.

85 Esta interpretação continua a respeitar a ponderação dos interesses dos passageiros aéreos e os das transportadoras aéreas operadoras, que o legislador da União procurou alcançar através da adoção do Regulamento n.º 261/2004 (v., por analogia, Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 39 e jurisprudência referida).

86 Com efeito, ao mesmo tempo que permite aos passageiros serem indemnizados por inconvenientes sérios causados pela antecipação significativa de um voo, esta interpretação dispensa as transportadoras aéreas operadoras da obrigação de pagar uma indemnização, quando estas informam os passageiros aéreos da antecipação do voo nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i) a iii), do referido regulamento.

87 Tendo em conta o que precede, há que responder à quarta questão no processo C-188/20 e à primeira questão no processo C-146/20 que o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que se considera que um voo é «cancelado» quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em mais de uma hora.

Quanto à quinta questão no processo C-188/20 e à questão única no processo C-270/20

88 Com a quinta questão no processo C-188/20 e a questão única no processo C-270/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) e o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) perguntam, respetivamente, em substância, se o artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 é aplicável a uma situação em que a hora de chegada de um voo antecipado se situa nos limites previstos por essa disposição.

89 A este respeito, importa recordar que o n.º 2 do artigo 7.º deste regulamento prevê que, quando, em aplicação do artigo 8.º do referido regulamento, for oferecido ao passageiro reencaminhamento para o seu destino final num voo cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado em duas a quatro horas em função da distância do voo, a transportadora aérea operadora tem o direito de reduzir em 50 % a indemnização fixa prevista no n.º 1 deste artigo 7.º

90 Como salientou o advogado-geral no n.º 105 das suas conclusões, resulta expressamente do artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 que o direito de reduzir o montante da indemnização visa o caso em que a transportadora aérea operadora propõe um reencaminhamento que limita o atraso ao destino final. Em contrapartida, esta disposição não refere de modo nenhum a situação em que o passageiro chega, devido a uma antecipação do seu voo, ao destino final antes da hora inicialmente programada de chegada.

91 Importa acrescentar, a este respeito, que o legislador da União teve em consideração tanto uma antecipação como um atraso de um voo no âmbito da oferta de reencaminhamento prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004. No entanto, embora consciente dos inconvenientes associados à antecipação do voo, esse legislador não considerou que um reencaminhamento proposto pela transportadora aérea operadora, que permitisse limitar a dimensão das consequências prejudiciais de uma partida antecipada, pudesse dar origem a uma redução da indemnização.

92 Se essa possibilidade fosse concedida a uma transportadora aérea operadora que oferece um reencaminhamento que dá origem a uma chegada antecipada, teria como resultado permitir sistematicamente uma redução da indemnização quando essa transportadora procede a uma antecipação significativa do voo.

93 Ora, à semelhança do que foi salientado no âmbito da quarta questão no processo C-188/20 e da primeira questão no processo C-146/20, uma antecipação significativa de um voo dá origem a inconvenientes sérios que justificam uma indemnização. O facto de uma redução do montante da indemnização dever ser sempre admitida em tal situação apenas porque o passageiro não se atrasa na chegada ao seu destino final e se encontra, portanto, dentro dos limites estabelecidos no artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004, seria contrário ao objetivo prosseguido por este regulamento de reforçar os direitos dos passageiros que sofrem inconvenientes sérios.

94 Tendo em conta o que precede, há que responder à quinta questão no processo C-188/20 e à questão única no processo C-270/20, que o artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável a uma situação em que a hora de chegada de um voo antecipado se situa nos limites previstos nessa disposição.

Quanto à sexta questão no processo C-188/20 e à segunda questão no processo C-146/20

95 Com a sexta questão no processo C-188/20, que é análoga à segunda questão no processo C-146/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se 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 a informação sobre a antecipação do voo comunicada ao passageiro antes do início da viagem pode constituir uma «oferta de reencaminhamento», na aceção desta última disposição.

96 A este respeito, resulta da conjugação do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), com o artigo 8.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento que aos passageiros afetados pelo cancelamento de um voo deve ser oferecido pela transportadora aérea operadora o reencaminhamento para o seu destino final, em condições de transporte equivalentes e na primeira oportunidade.

97 Ora, há que salientar que a antecipação do voo, como a que ocorreu nas situações em causa nos processos C-188/20 e C-146/20, pode constituir um reencaminhamento «em condições de transporte equivalentes», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do regulamento, uma vez que só houve alteração dos horários do voo.

98 Além disso, uma oferta de reencaminhamento que propõe um voo cuja hora de partida é antecipada em relação à hora de partida do voo cancelado pode constituir um reencaminhamento efetuado «na primeira oportunidade», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que essa oferta permite ao passageiro chegar ao seu destino final o mais rapidamente possível.

99 Importa acrescentar que a transportadora aérea operadora é obrigada a oferecer ao passageiro cujo voo tenha sido cancelado as diferentes opções previstas no artigo 8.º, n.º 1, alíneas a) a c), deste regulamento (v., neste sentido, Acórdão de 29 de julho de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, n.º 58).

100 Assim, para permitir ao passageiro exercer efetivamente os seus direitos em caso de cancelamento, na aceção do considerando 20 do referido regulamento, incumbe à transportadora aérea operadora fornecer-lhe toda a informação relativa aos direitos decorrentes do artigo 8.º, n.º 1, do mesmo regulamento.

101 Tendo em conta o que precede, há que responder à sexta questão no processo C-188/20 e à segunda questão no processo C-146/20 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 a informação sobre a antecipação do voo comunicada ao passageiro antes do início da viagem pode constituir uma «oferta de reencaminhamento», na aceção desta última disposição.

Quanto à sétima questão no processo C-188/20

102 Com a sétima questão no processo C-188/20, o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) pergunta, em substância, se o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro aéreo da designação exata e do endereço da empresa junto da qual este pode reclamar uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento, bem como do montante exato desta última e, se for caso disso, de precisar os documentos que deve anexar ao seu pedido de indemnização.

103 A este respeito, há que recordar que, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, do referido regulamento, a transportadora aérea operadora que recusar o embarque ou cancelar um voo deve distribuir a cada passageiro afetado um impresso com as regras de indemnização e de assistência consonantes com o presente regulamento. Nos termos desta disposição, a transportadora aérea operadora deve igualmente distribuir esse impresso a cada passageiro afetado por um atraso de, pelo menos, duas horas.

104 A referida disposição deve ser lida à luz do considerando 20 do Regulamento n.º 261/2004, do qual resulta que os passageiros devem ser devidamente informados dos seus direitos, nomeadamente em caso de cancelamento de um voo, para poderem exercer efetivamente esses direitos.

105 Com efeito, o exercício eficaz dos direitos decorrentes deste regulamento pressupõe que o passageiro se possa dirigir utilmente à empresa junto da qual pode reclamar uma indemnização nos termos do artigo 7.º do referido regulamento, pelo que deve, para esse efeito, dispor da designação exata dessa empresa e do seu endereço.

106 Além disso, a informação relativa às regras de indemnização que a transportadora aérea operadora deve fornecer, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004, implica que o passageiro seja igualmente informado do procedimento a seguir para fazer valer os seus direitos. A este respeito, incumbe à transportadora aérea operadora informar o passageiro dos documentos que deve anexar, se for caso disso, ao seu pedido de indemnização.

107 Em contrapartida, a transportadora aérea operadora não é obrigada a informar o passageiro do montante exato da indemnização que este último pode eventualmente obter nos termos do artigo 7.º deste regulamento. Com efeito, essa informação não diz respeito às «regras de indemnização e de assistência consonantes com o presente regulamento», na aceção do artigo 14.º, n.º 2, do referido regulamento, mas à sua aplicação a um caso individual.

108 Tendo em conta o que precede, há que responder à sétima questão no processo C-188/20 que o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro aéreo da designação exata e do endereço da empresa junto da qual este pode reclamar uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento, bem como, se for caso disso, de precisar os documentos que deve anexar ao seu pedido de indemnização, mas não obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro aéreo do montante exato da indemnização que este último pode eventualmente obter nos termos do artigo 7.º do referido regulamento.

Quanto às despesas

109 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante os órgãos jurisdicionais de reenvio, compete a estes 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 (Primeira Secção) declara:

1) **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.**

2) **O artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea pode ser qualificada de «transportadora aérea operadora», na aceção desta disposição, relativamente a um passageiro, quando este último tenha celebrado um contrato com um operador turístico para um determinado voo operado por essa transportadora aérea sem que a referida transportadora aérea tenha confirmado os horários do voo ou sem que o operador turístico tenha efetuado uma reserva para esse passageiro junto da mesma transportadora aérea.**

3) **O artigo 2.º, alínea h), o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, segundo período, e n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a hora programada de chegada de um voo, na aceção dessas disposições, pode resultar, para efeitos da indemnização devida nos termos do artigo 7.º deste regulamento, de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do referido regulamento, que foi transmitida ao passageiro por um operador turístico.**

4) **O artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que se considera que um voo é «cancelado» quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em mais de uma hora.**

5) **O artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável a uma situação em que a hora de chegada de um voo antecipado se situa nos limites previstos nessa disposição.**

6) **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 a informação sobre a antecipação do voo comunicada ao passageiro antes do início da viagem pode constituir uma «oferta de reencaminhamento», na aceção desta última disposição.**

7) **O artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que obriga a transportadora aérea operadora a informar o passageiro aéreo da designação exata e do endereço da empresa junto da qual este pode reclamar uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento, bem como, se for caso disso, de precisar os documentos que deve anexar ao seu pedido de indemnização, mas não obriga a**

transportadora aérea operadora a informar o passageiro aéreo do montante exato da indemnização que este último pode eventualmente obter nos termos do artigo 7.º do referido regulamento.

Assinaturas