



Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
YVES BOT
apresentadas em 19 de abril de 2012¹

Processo C-22/11

**Finnair Oyj
contra
Timy Lassooy**

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Korkein oikeus (Finlândia)]

«Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros em caso de recusa de embarque — Conceito de ‘recusa de embarque’ — Exclusão da qualificação de ‘recusa de embarque’ — Cancelamento de um voo devido a uma greve no Estado de saída — Reorganização dos voos posteriores ao voo cancelado — Direito dos passageiros desses voos obterem uma indemnização»

1. Com o presente reenvio prejudicial, o Tribunal de Justiça é chamado, pela primeira vez, a interpretar o conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 261/2004². Esta disposição define a recusa de embarque como a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem. Se for recusado o embarque a um passageiro contra a sua vontade, este beneficiará, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, de uma indemnização de montante fixo.

2. O presente processo tem origem num litígio entre a companhia aérea Finnair Oyj³ e T. Lassooy. Este tinha feito uma reserva para o voo Barcelona-Helsínquia de 30 de julho de 2006 das 11 h 40 m. Na sequência de uma greve no aeroporto de Barcelona (Espanha) em 28 de julho de 2006, a Finnair decidiu reorganizar os voos previstos para os dias 28, 29 e 30 de julho de 2006 e recusou o embarque a T. Lassooy, dando prioridade, no voo em que este devia embarcar, aos passageiros que não tinham podido embarcar no voo regular de 29 de julho de 2006, no seguimento desta greve. T. Lassooy invoca agora o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 e considera que a Finnair o deve indemnizar, em conformidade com esta disposição.

3. O Korkein oikeus (Supremo Tribunal da Finlândia) pergunta, assim, se o conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, engloba unicamente a recusa de embarque por excesso de reservas ou também é aplicável a outros casos, como a recusa de embarque causada pela reorganização de voos na sequência de circunstâncias extraordinárias.

4. Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à questão de saber se a qualificação de «recusa de embarque» pode ser excluída por motivos diferentes dos que se relacionam com o passageiro, designadamente por motivos associados a circunstâncias extraordinárias.

1 — Língua original: francês.

2 — Regulamento 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 L 46, p. 1).

3 — A seguir «Finnair».

5. Nas presentes conclusões, indico as razões pelas quais considero que o conceito de recusa de embarque abrange não só os casos de excesso de reservas, mas também outras razões, como as operacionais.

6. Depois, explico a razão pela qual, na minha opinião, os artigos 2.º, alínea j), e 4.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a recusa de embarque não pode ser razoavelmente justificada por circunstâncias extraordinárias, na medida em que só a recusa de embarcar passageiros justificada por razões associadas à situação individual destes passageiros é que pode ter por efeito excluir essa recusa da qualificação de «recusa de embarque». Do mesmo modo, explico as razões pelas quais considero que os artigos 4.º, n.º 3, e 5.º, n.º 3, deste regulamento devem ser interpretados no sentido de que uma transportadora aérea não pode invocar circunstâncias extraordinárias que tenham afetado um voo com o objetivo de ficar isenta da obrigação de indemnizar o passageiro a quem recusou o embarque num voo posterior, quando justifica essa recusa com a reorganização desse voo na sequência dessas circunstâncias extraordinárias.

7. Por último, indico por que considero que esta interpretação não colide com o princípio da igualdade de tratamento.

I — Quadro jurídico

8. O primeiro considerando do Regulamento n.º 261/2004 indica que a ação da Comunidade Europeia no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros.

9. O décimo quarto considerando deste regulamento prevê que as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

10. Nos termos do artigo 2.º, alínea j), do referido regulamento, entende-se por «'[r]ecusa de embarque', a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas no n.º 2 do artigo 3.º, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem».

11. O artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«1. Quando tiver motivos razoáveis para prever que vai recusar o embarque [...] num voo, uma transportadora aérea operadora deve, em primeiro lugar, apelar a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em condições a acordar entre o passageiro em causa e a transportadora aérea operadora. Acrescendo aos benefícios a que se refere o presente número, os voluntários devem receber assistência nos termos do artigo 8.º

2. Se o número de voluntários for insuficiente para permitir que os restantes passageiros com reservas possam embarcar, a transportadora aérea operadora pode então recusar o embarque a passageiros contra sua vontade.

3. 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».

12. Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, a transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização normalmente devida em caso de cancelamento de um voo se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

13. O artigo 7.º, n.º 1, alínea b), conjugado com o artigo 4.º, do referido regulamento, prevê o pagamento de uma indemnização fixa de 400 euros aos passageiros aos quais foi recusado o embarque, para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros.

14. Os artigos 8.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, conjugados com o artigo 4.º, do mesmo regulamento, estabelecem um direito ao reembolso ou ao reencaminhamento, bem como um direito a assistência para os passageiros aos quais foi recusado o embarque.

II — Matéria de facto e tramitação processual

15. Na sequência de uma greve do pessoal do aeroporto de Barcelona em 28 de julho de 2006, o voo regular Barcelona-Helsínquia das 11 h 40 m, operado pela Finnair, teve de ser cancelado. A Finnair decidiu reorganizar os seus voos para que os passageiros deste voo não tivessem um tempo de espera demasiado longo.

16. Assim, estes passageiros foram encaminhados para Helsínquia (Finlândia) no dia seguinte, dia 29 de julho, no voo das 11 h 40 m, e num voo especial, no mesmo dia às 21 h 40 m. Esta reorganização teve por consequência que parte dos passageiros com bilhete para o voo das 11 h 40 m, de 29 de julho de 2006, tivesse que esperar pelo dia 30 de julho de 2006 para viajar para Helsínquia no voo regular das 11 h 40 m e num voo especial, às 21 h 40 m. Do mesmo modo, alguns passageiros, como T. Lassooy, que tinham bilhete para o voo das 11 h 40 m, de 30 de julho de 2006, e que se tinham apresentado no embarque, foram transportados para Helsínquia no voo especial das 21 h 40 m.

17. Considerando que a Finnair lhe tinha recusado o embarque, na aceção do artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004, T. Lassooy intentou uma ação no Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia) na qual pede a condenação da Finnair a pagar-lhe a indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento.

18. Por sentença de 19 de dezembro de 2008, o Helsingin käräjäoikeus julgou improcedente a ação intentada por T. Lassooy, com o fundamento de que o referido regulamento apenas abrangia a indemnização dos passageiros por recusa de embarque em virtude de excesso de reservas por razões comerciais. Este órgão jurisdicional considerou que o artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004 não era aplicável, uma vez que os voos foram reorganizados. Considerou que o voo de T. Lassooy tinha de facto sido cancelado, apesar de o mesmo se ter efetivamente realizado.

19. T. Lassooy interpôs recurso para o Helsingin hovioikeus (Tribunal de Recurso de Helsínquia). Por acórdão proferido em 31 de agosto de 2009, esse órgão jurisdicional declarou que a Finnair recusou o embarque a T. Lassooy contra a vontade deste. Entendeu que o voo não foi cancelado, uma vez que o avião descolou à hora indicada na confirmação da reserva de T. Lassooy e que se mantiveram os elementos identificativos do voo constantes dessa reserva. O Helsingin hovioikeus considerou que resulta tanto do teor do Regulamento n.º 261/2004 como dos respetivos trabalhos preparatórios que o referido regulamento é aplicável não só aos casos de excesso de reservas, mas também em determinados casos de recusa de embarque por razões operacionais. Por isso, a Finnair não fica isenta da sua responsabilidade por razões relacionados com uma greve e está obrigada a indemnizar T. Lassooy ao abrigo do artigo 7.º do referido regulamento. O Helsingin hovioikeus anulou a sentença de 19 de dezembro de 2008 e condenou a Finnair ao pagamento de 400 euros, acrescidos de juros.

20. A Finnair interpôs recurso para o Korkein oikeus. Esse órgão jurisdicional tem dúvidas quanto à interpretação a dar às disposições do Regulamento n.º 261/2004. Decidiu, portanto, suspender a instância e submeter diversas questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia.

III — Questões prejudiciais

21. O Korkein oikeus submeteu ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) Deve o Regulamento n.º 261/2004, em especial o seu artigo 4.º, ser interpretado no sentido de que o seu âmbito de aplicação está limitado a uma recusa de embarque causada por excesso de reservas pela transportadora aérea operadora, por razões comerciais, ou o regulamento também se aplica à recusa de embarque causada por outros motivos, como, por exemplo, problemas operacionais?
- 2) Deve o artigo 2.º, alínea j), do regulamento ser interpretado no sentido de que os motivos razoáveis aí referidos se limitam a fatores relacionados com os próprios passageiros ou a recusa de embarque também pode ser considerada razoável por outros motivos? Caso o regulamento deva ser interpretado no sentido de o embarque também poder ser recusado por motivos diferentes dos que se relacionam com os próprios passageiros, é possível interpretá-lo no sentido de também ser razoável a recusa de embarque no caso de uma reorganização dos voos em virtude da ocorrência de circunstâncias extraordinárias, na aceção do décimo quarto e décimo quinto considerandos?
- 3) Deve o regulamento ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea pode ser isenta de responsabilidade, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, não apenas em relação aos passageiros que deviam ter embarcado no voo que foi cancelado em virtude da ocorrência das circunstâncias extraordinárias, mas também em relação a passageiros que deviam embarcar em voos posteriores, na medida em que tenha tentado distribuir as consequências negativas de uma circunstância extraordinária — por exemplo, uma greve — que a afetou, pelo conjunto dos passageiros mais numeroso do que o grupo de passageiros do voo cancelado, distribuição essa que consistiu na reorganização dos voos posteriores de modo a que nenhum dos passageiros tivesse de esperar excessivamente? Por outras palavras, a transportadora aérea também pode invocar as circunstâncias extraordinárias em relação a passageiros que deviam embarcar em voos posteriores que não foram diretamente afetados pela ocorrência em causa? Nesta medida, há alguma diferença relevante consoante a posição assumida pelo passageiro e a respetiva pretensão indemnizatória assentem no artigo 4.º do regulamento, que tem por objeto a recusa de embarque, ou no artigo 5.º do mesmo, relativo ao cancelamento de um voo?»

IV — Apreciação

A — Observações preliminares

22. Com o objetivo de dar uma resposta clara ao órgão jurisdicional de reenvio, considero que as questões podem ser tratadas da seguinte forma.

23. A primeira questão é relativa ao conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004. Mais exatamente, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se esta disposição deve ser interpretada no sentido de que este conceito abrange unicamente as recusas de embarque causadas por excesso de reservas ou também é aplicável a outros casos, como a recusa de embarque causada por reorganização de voos.

24. Em minha opinião, a segunda e terceira questões estão relacionadas. Com efeito, com estas duas questões, o órgão jurisdicional de reenvio, na realidade, leva o Tribunal de Justiça a questionar-se sobre a influência que pode ter a ocorrência de circunstâncias extraordinárias no regime de indemnização e de assistência estabelecido pelo artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004.

25. Assim, com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se o artigo 2.º, alínea j), deste regulamento deve ser interpretado no sentido de que a qualificação de «recusa de embarque» só pode ser excluída por motivos relacionados com o passageiro que é objeto dessa recusa ou se são suscetíveis de ser admitidos para efeitos dessa exclusão outros motivos, como a reorganização dos voos devida a circunstâncias extraordinárias.

26. Depois, com a primeira parte da terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas sobre o alcance dos efeitos do cancelamento de um voo devido a circunstâncias extraordinárias. Com efeito, pretende saber, no essencial, se a isenção da obrigação de indemnização em caso de cancelamento de um voo, devido a circunstâncias extraordinárias, como prevista no artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, pode ser alargada aos casos de recusa de embarque num voo posterior quando a transportadora aérea justifica essa recusa com a reorganização desse voo na sequência dessas circunstâncias extraordinárias.

27. Por último, com a segunda parte da terceira questão, entendo que o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se não existe uma desigualdade de tratamento entre os passageiros cujo voo foi cancelado e aqueles a quem foi recusado o embarque, na medida em que os primeiros, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, não são indemnizados em caso de circunstâncias extraordinárias, ao passo que os segundos têm o direito a uma indemnização ao abrigo do artigo 4.º desse mesmo regulamento.

B — Quanto às questões prejudiciais

28. Ao interrogar-se sobre o conteúdo que assume o conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça tem a oportunidade de se pronunciar sobre o alcance do artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento que prevê que um passageiro a quem tenha sido recusado o embarque contra sua vontade deve ser indemnizado pela transportadora aérea e receber assistência, nos termos dos artigos 7.º a 9.º do referido regulamento.

29. Segundo jurisprudência constante, na interpretação de uma disposição de direito da União há que atender não apenas aos respetivos termos mas também ao seu contexto e aos objetivos prosseguidos pela regulamentação em que se insere⁴.

30. O conceito de «recusa de embarque» é definido no artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004 como «a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas no n.º 2 do artigo 3.º [5], exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem».

31. Pela simples leitura do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, não é possível determinar se o conceito de recusa de embarque abrange unicamente os casos de excesso de reservas. Assim, é no contexto desta disposição e tendo em conta os objetivos prosseguidos por este regulamento que se deve averiguar qual era a intenção do legislador da União.

4 — V. acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, Colet., p. I-10923, n.º 41 e jurisprudência aí referida).

5 — Estas condições são, designadamente, as que se seguem. O passageiro deve ter uma reserva confirmada para o voo em questão e deve apresentar-se no registo tal como estabelecido e à hora indicada previamente e por escrito 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 anunciada.

32. O referido regulamento visa substituir o Regulamento (CEE) n.º 295/91⁶. Com efeito, a Comissão Europeia, na sua proposta de regulamento⁷, indicava que o Regulamento n.º 295/91 nem sempre dissuadia as transportadoras aéreas das recusas de embarque ou dos cancelamentos excessivos, nem as incentivava a contrabalançar as suas vantagens comerciais com reduções de preços para os passageiros. Consequentemente, continuariam a ser demasiados os passageiros vítimas de tais práticas⁸.

33. Com a adoção do Regulamento n.º 261/2004, o objetivo anunciado era colmatar as lacunas do Regulamento n.º 295/91 e reduzir a frequência das recusas de embarque, incitando as transportadoras a procurarem voluntários para desistirem das suas reservas a troco de determinados benefícios, em vez de impedirem os passageiros de embarcar⁹.

34. Portanto, com o Regulamento n.º 261/2004, o legislador da União pretendeu aplicar regras estritas e dissuasoras em relação às transportadoras aéreas.

35. Com o objetivo de aplicar plenamente estas regras, o conceito de recusa de embarque deve ser interpretado de forma ampla e não pode limitar-se ao excesso de reservas. Isso decorre claramente dos trabalhos preparatórios da adoção deste regulamento. Com efeito, segundo o legislador da União, a prática da recusa de embarque tem duas razões. A primeira é a transferência para um voo posterior dos passageiros que não puderam embarcar no voo que tinham reservado devido a problemas operacionais, como a chegada tardia ou o cancelamento dos voos de ligação ou a substituição do avião avariado por um avião mais pequeno. Assim, os passageiros transferidos criam uma procura inesperada de lugares, por vezes a ponto de ser recusado o embarque aos passageiros do voo posterior. A segunda razão é a dos passageiros que não se apresentam para os voos, desencadeando a prática das reservas em excesso¹⁰.

36. A necessidade de interpretar de forma ampla o conceito de recusa de embarque decorre igualmente do objetivo que o Regulamento n.º 261/2004 visa alcançar. Com efeito, recorde-se que este regulamento visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos e que as recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes a estes passageiros¹¹. A este respeito, o Tribunal de Justiça, no seu acórdão *Sturgeon* e o., já referido, declarou que as disposições que concedem direitos aos passageiros aéreos, inclusive as que conferem um direito a indemnização, devem ser interpretadas em sentido amplo¹².

37. Ora, admitir que só os casos de excesso de reservas estão abrangidos no conceito de recusa de embarque teria por consequência privar os passageiros na situação de *T. Lassooy* de qualquer proteção.

38. Com efeito, recorde-se que *T. Lassooy*, no processo principal, se apresentou regularmente no embarque, o qual lhe foi recusado na sequência da decisão tomada pela Finnair de reorganizar os seus voos e de dar prioridade aos passageiros aéreos cujo voo tinha sido anulado dois dias antes devido a uma greve. O voo para o qual *T. Lassooy* tinha uma reserva realizou-se na hora e na data previstas.

6 — Regulamento do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO L 36, p. 5).

7 — Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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, apresentada pela Comissão em 21 de dezembro de 2001 [COM(2001) 784 final].

8 — N.º 5 da exposição de motivos.

9 — V. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, de 25 de março de 2003, nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251º do Tratado CE, sobre a posição comum adotada pelo Conselho respeitante à proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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 [SEC(2003) 361 final, p. 2].

10 — V. n.ºs 7 a 9 da exposição de motivos da proposta de regulamento referida na nota de pé de página n.º 7.

11 — V. primeiro e segundo considerando deste regulamento.

12 — V. n.º 45 deste acórdão e jurisprudência aí referida.

39. Assim sendo, se se considerasse que T. Lassooy não foi objeto de uma recusa de embarque, ele não poderia invocar o artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004 nem as disposições deste regulamento relativas ao cancelamento ou ao atraso. Assim, um passageiro que se encontre na mesma situação do que T. Lassooy, porque a transportadora aérea tomou unilateralmente a decisão de reorganizar os seus voos, não seria incluído em nenhuma das categorias que estabelecem medidas protetoras em relação aos passageiros aéreos que sofram dificuldades e sérios transtornos. A transportadora aérea não só teria a obrigação de lhe pagar uma indemnização pelo prejuízo causado, mas também e sobretudo de lhe prestar assistência, ou seja, de satisfazer as necessidades imediatas deste passageiro. Esse passageiro seria abandonado ao seu destino, o que é totalmente contrário ao objetivo prosseguido pelo referido regulamento que, recorde-se, consiste em garantir um nível elevado de proteção aos passageiros aéreos.

40. Além do mais, isso poderia igualmente ter por consequência tentar certas transportadoras aéreas a contornarem as disposições do Regulamento n.º 261/2004 e a eximirem-se às suas obrigações, desrespeitando assim a vontade do legislador da União que, precisamente, considerou necessário reforçar os direitos dos passageiros aéreos¹³. Assim, seria fácil para estas transportadoras, a pretexto de uma reorganização dos seus voos ou de quaisquer outros motivos diferentes do excesso de reservas, recusar um passageiro no embarque e evitar pagar-lhe uma indemnização ou prestar-lhe assistência.

41. Por conseguinte, à luz de todos estes elementos, considero que o artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de recusa de embarque abarca não só os casos de excesso de reservas mas também outras razões, como as operacionais.

42. Se o conceito de recusa de embarque, em minha opinião, não engloba apenas os casos de excesso de reservas, há, agora, que perguntar se uma situação como a de T. Lassooy pode ser excluída da qualificação de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, por motivos relacionados com a reorganização de voos na sequência de circunstâncias extraordinárias.

43. Com efeito, a Finnair considera que os motivos que conduziram à recusa de embarcar T. Lassooy no voo para o qual tinha uma reserva eram motivos admissíveis de recusa de embarque, dado que esses motivos estavam relacionados com a saúde ou a segurança, em conformidade com esta disposição. A Finnair considera igualmente que, tendo em conta que o Regulamento n.º 261/2004 prevê a limitação da responsabilidade da transportadora aérea em caso de circunstâncias extraordinárias que não poderia ter evitado, a recusa de embarque de T. Lassooy era justificada. O órgão jurisdicional de reenvio, por sua vez, pretende saber se os motivos admissíveis de recusa de embarque não estão exclusivamente associados ao passageiro que é objeto dessa recusa.

44. Embora seja verdade que a utilização da expressão «tais como», no artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, demonstra que a lista dos motivos pelos quais a qualificação de «recusa de embarque» é excluída não é exaustiva, considero, todavia, que esses motivos devem ser limitados apenas aos motivos associados à situação individual do passageiro.

45. Com efeito, uma recusa de embarque razoavelmente justificada, na aceção desta disposição, tem por consequência excluir o passageiro em causa de qualquer possibilidade de indemnização e de qualquer assistência. Tratando-se, pois, de uma derrogação às regras protetoras estabelecidas por este regulamento e que beneficiam os passageiros aéreos, deve ser-lhe dada uma interpretação estrita, em conformidade com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça¹⁴.

13 — V. quarto considerando deste regulamento.

14 — V. acórdão de 13 de dezembro de 2001, Heinger (C-481/99, Colet., p. I-9945, n.º 31). V., também, acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Colet., p. I-11061, n.º 17 e jurisprudência aí referida).

46. A recusa de embarque tem de particular o facto de abranger um passageiro e não o próprio voo. É verdade que pode acontecer que seja recusado o embarque a vários passageiros no mesmo voo. No entanto, contrariamente aos casos de cancelamento e de atraso, a recusa de embarque não tem por efeito afetar indiferentemente todos os passageiros. É uma medida individual adotada de forma arbitrária pela transportadora aérea em relação a um passageiro que, não obstante, cumpre todos os requisitos para efeitos de embarque.

47. Esta medida individual só perde o seu carácter arbitrário quando o próprio passageiro comete uma falta, por exemplo, ao apresentar documentos de identidade não válidos, ou quando, pelo seu comportamento, põe em perigo a segurança do voo e/ou dos passageiros, nomeadamente, quando se encontra em estado de embriaguez ou revela ser violento. Na minha opinião, nesses casos, o artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004 não é aplicável e o passageiro não pode requerer qualquer indemnização ou assistência porque a decisão de não o embarcar lhe é imputável.

48. Em contrapartida, parece-me que, face ao objetivo deste regulamento, que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, a decisão de recusa de embarque baseada em motivos que são completamente alheios ao passageiro em causa não pode ter por efeito privá-lo de qualquer proteção. Com efeito, como referi nos n.ºs 37 a 40 das presentes conclusões, se excluirmos da qualificação de «recusa de embarque» uma situação como a de T. Lassooy, isso teria como consequência privá-lo de qualquer indemnização e de qualquer assistência.

49. A ocorrência de circunstâncias extraordinárias que implicam, para a transportadora aérea, a reorganização dos seus voos, como no presente processo, não é, na minha opinião, suscetível de pôr em causa esta análise.

50. Antes de mais, na medida em que o conceito de circunstâncias extraordinárias visa limitar, ou mesmo eliminar, a responsabilidade da transportadora nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis¹⁵, há que fazer uma interpretação restritiva do mesmo.

51. Em seguida, verifico que o décimo quinto considerando do Regulamento n.º 261/2004 anuncia que «existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um *atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento* [¹⁶] de um ou mais voos dessa aeronave». É manifesto que o legislador da União não previu que a justificação como circunstâncias extraordinárias possa ser invocada pela transportadora aérea em caso de recusa de embarque. A este propósito, como observou com justeza o Governo finlandês, mesmo em caso de cancelamento ou de atraso devidos a circunstâncias extraordinárias, o passageiro beneficia do direito ao reencaminhamento e à assistência, ao abrigo dos artigos 5.º e 6.º deste regulamento. Em contrapartida, nada de semelhante foi previsto pelo legislador da União quanto ao passageiro cujo embarque é recusado. Como se viu, o passageiro em causa encontra-se desprovido de qualquer apoio e assistência quando a sua situação não recai no âmbito de aplicação do artigo 4.º do referido regulamento. Na minha opinião, isso confirma claramente que o legislador da União não previu que a qualificação de «recusa de embarque» possa ser excluída por motivos relativos à ocorrência de circunstâncias extraordinárias.

52. No meu entender, impõem-se as mesmas observações no que respeita à possibilidade de alargamento da isenção da obrigação de indemnização em caso de cancelamento de um voo devido a circunstâncias extraordinárias, à situação de recusa de embarque num voo posterior quando a transportadora aérea justifica essa recusa pela reorganização desse voo na sequência dessas circunstâncias extraordinárias.

15 — V. décimo quarto considerando do Regulamento n.º 261/2004.

16 — O sublinhado é meu.

53. De resto, acrescento que resulta do décimo quinto considerando do Regulamento n.º 261/2004 que existem circunstâncias extraordinárias quando uma decisão de gestão do tráfego aéreo é relativa a *uma determinada aeronave num determinado dia* ¹⁷. No presente processo, as circunstâncias extraordinárias, a saber, a greve do pessoal do aeroporto, só afetaram o voo de 28 de julho de 2006 das 11h40, dado que só esse foi cancelado. Se estas circunstâncias efetivamente impossibilitaram esse voo, não tendo a Finnair qualquer controlo sobre os acontecimentos que afetaram o aeroporto de Barcelona, o mesmo não acontece com os voos de 29 e 30 de julho de 2006, dado que a Finnair tinha a liberdade de dar ou não prioridade aos passageiros do voo de 28 de julho de 2006. A greve do aeroporto de Barcelona, nesse dia, não teve por efeito impor à Finnair a recusa de embarque de T. Lassooy, dois dias após o voo cancelado.

54. A Finnair tomou, sozinha, a decisão de reorganizar os voos e essa decisão não pode ter por efeito privar de qualquer a proteção o passageiro aéreo que se apresentou regularmente no embarque.

55. É verdade que a greve no aeroporto não pode ser imputada à Finnair. No entanto, tal como resulta dos trabalhos preparatórios da adoção do Regulamento n.º 261/2004, o regime de indemnização e de assistência dos passageiros aéreos estabelecido pelo legislador da União visa, antes de mais, proteger esses passageiros. Assim, este adotou uma solução simples, atribuindo todas as obrigações de indemnização e assistência aos passageiros à transportadora aérea que opera o voo. É uma solução que se quer prática, uma vez que a transportadora que opera o voo dispõe de pessoal e de agentes nos aeroportos capazes de prestar assistência aos passageiros. É um sistema direto, simples e, portanto, facilmente compreendido pelos passageiros ¹⁸.

56. Se a transportadora aérea considera que não tem de sofrer as consequências de uma greve no aeroporto, tem o direito, ao abrigo do artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, de pedir o ressarcimento a outra pessoa, incluindo terceiros, nos termos do direito nacional aplicável.

57. A esta interpretação poder-se-ia opor o facto de o destino do passageiro a quem a transportadora aérea recusou o embarque, como no presente processo, na sequência de circunstâncias extraordinárias, ser mais favorável do que o do passageiro cujo voo foi cancelado ou atrasado na sequência dessas circunstâncias, na medida em que o primeiro seria indemnizado mas o segundo não. De acordo com o Governo finlandês, isso poderia violar o princípio da igualdade de tratamento.

58. Segundo jurisprudência assente, o princípio da igualdade de tratamento ou da não discriminação exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objetivamente justificado ¹⁹. Ora, contrariamente ao que alega o Governo finlandês ²⁰, não considero que os passageiros vítimas de um cancelamento ou de um atraso de voo se encontrem na mesma situação do que os passageiros aos quais a transportadora aérea recusou o embarque.

59. Com efeito, afirmei, no n.º 46 das presentes conclusões, que a recusa de embarque afeta não todos, mas um ou vários passageiros que, não obstante, se apresentaram de forma regular no embarque. Por mera decisão arbitrária da transportadora aérea, o passageiro a quem foi recusado o embarque não fará parte do voo para o qual tinha uma reserva, voo esse que será realizado em conformidade com a programação prevista pela transportadora aérea. O mesmo não acontece em caso de cancelamento ou de atraso no voo, dado que, nesses casos, todos os passageiros são abrangidos e afetados da mesma maneira.

17 — *Idem*.

18 — V. comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu de 25 de março de 2003, referida na nota n.º 9, p. 3.

19 — V. acórdão de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Colet., p. I-403, n.º 95).

20 — V. n.º 24 das observações.

60. Quando o cancelamento ou o atraso do voo é devido a circunstâncias extraordinárias, a transportadora aérea não tem a obrigação de pagar a indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 na medida em que esta transportadora não tinha qualquer controlo sobre os acontecimentos²¹. Dado que as dificuldades e transtornos sofridos pelos passageiros não são da responsabilidade da referida transportadora, a reparação, que tem uma função dissuasora²², não tem razão de ser.

61. Em contrapartida, isso não acontece quando, como no presente processo, é recusado o embarque ao passageiro, após ter sido decidida uma reorganização dos voos pela transportadora aérea na sequência de circunstâncias extraordinárias. Por força exclusiva dessa decisão, a transportadora aérea provoca dificuldades e transtornos a um ou vários passageiros, escolhidos de maneira completamente aleatória. Por esta razão, na medida em que o prejuízo sofrido é imputável à transportadora aérea, continua a ser devida indemnização com o objetivo de a dissuadir de recorrer a tal prática e de privilegiar o apelo a voluntários que aceitem renunciar à sua reserva, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004.

62. Assim sendo, à luz de todos estes elementos, considero que os artigos 2.º, alínea j), e 4.º deste regulamento devem ser interpretados no sentido de que a recusa de embarque não pode ser razoavelmente justificada por circunstâncias extraordinárias, dado que só a recusa de embarcar passageiros justificada por motivos associados à situação individual dos mesmos pode ter por efeito excluir essa recusa da qualificação de recusa de embarque.

63. Além disso, os artigos 4.º, n.º 3, e 5.º, n.º 3, do referido regulamento devem ser interpretados no sentido de que uma transportadora aérea não pode invocar circunstâncias extraordinárias que tenham afetado um voo com o objetivo de ficar isenta da sua obrigação de indemnização em relação ao passageiro a quem recusou o embarque num voo posterior, quando justifica essa recusa com a reorganização desse voo na sequência dessas circunstâncias extraordinárias.

64. Esta interpretação não colide com o princípio de igualdade de tratamento.

V — Conclusão

65. Em face do exposto, proponho ao Tribunal de Justiça que responda ao Korkein oikeus do seguinte modo:

- «1) O artigo 2.º, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que o conceito de recusa de embarque se aplica não só aos casos de excesso de reservas mas também a outras razões, como as operacionais.
- 2) Os artigos 2.º, alínea j), e 4.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a recusa de embarque não pode ser razoavelmente justificada por circunstâncias extraordinárias, só a recusa de embarcar passageiros justificada por motivos associados à situação individual dos mesmos pode ter por efeito excluir essa recusa da qualificação de recusa de embarque.

21 — V. acórdãos, já referidos, Wallentin-Hermann (n.º 23) e Sturgeon e o. (n.º 67).

22 — V. comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu de 25 de março de 2003, referida na nota n.º 9, p. 3.

Os artigos 4.º, n.º 3, e 5.º, n.º 3, deste regulamento devem ser interpretados no sentido de que uma transportadora aérea não pode invocar circunstâncias extraordinárias que tenham afetado um voo com o objetivo de ficar isenta da sua obrigação de indemnização em relação ao passageiro a quem recusou o embarque num voo posterior, quando justifica essa recusa com a reorganização desse voo na sequência dessas circunstâncias extraordinárias.

Esta interpretação não colide com o princípio da igualdade de tratamento.»