



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

26 de outubro de 2023*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 2.º, alínea j) — Artigo 3.º — Artigo 4.º, n.º 3 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de recusa de embarque — Passageiro previamente informado da recusa de embarque — Inexistência de obrigação de o passageiro se apresentar para embarque — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c) — Exceções ao direito a indemnização em caso de cancelamento do voo — Inaplicabilidade dessas exceções em caso de recusa de embarque antecipada»

No processo C-238/22,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), por Decisão de 21 de fevereiro de 2022, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 5 de abril de 2022, no processo

FW

contra

LATAM Airlines Group S. A.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

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

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de FW, por H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- em representação da LATAM Airlines Group S. A., por S. Wassmer, Rechtsanwalt,
- em representação do Governo Alemão, por J. Möller, P. Busche e M. Hellmann, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: alemão.

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

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 2.º, alínea j), do artigo 3.º, n.º 2, do artigo 4.º, n.º 3, do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), e do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe FW à LATAM Airlines Group S. A. (a seguir «Latam Airlines») a respeito de um pedido de indemnização apresentado por FW, com base no Regulamento n.º 261/2004, depois de a Latam Airlines ter bloqueado a sua reserva para um voo que devia ser efetuado entre Madrid (Espanha) e Frankfurt am Main (Alemanha).

Quadro jurídico

- 3 Nos termos dos considerandos 1 a 4 e 9 do Regulamento n.º 261/2004:
 - «(1) A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.
 - (2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.
 - (3) Embora o Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares [(JO 1991, L 36, p. 5)], estabeleça um nível básico de proteção para os passageiros, o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis.
 - (4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

[...]

(9) O número de passageiros a quem é recusado o embarque contra a sua vontade deverá ser reduzido mediante exigência às transportadoras aéreas de que apelem a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em vez de recusarem o embarque aos passageiros, e mediante indemnização integral àqueles a quem o embarque acabe por ser recusado.»

4 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições», dispõe, nas alíneas j) e l):

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

[...]

j) “Recusa 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;

[...]

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 deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», tem a seguinte redação, nos n.ºs 1 e 2:

«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;

[...]

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 Nos termos do artigo 4.º do referido regulamento, sobre a epígrafe «Recusa de embarque»:

«1. Quando tiver motivos razoáveis para prever que vai recusar o embarque para 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»

7 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe no n.º 1, alínea c):

«Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[...]

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.»

8 O artigo 7.º deste regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe:

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

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

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.

[...]

4. As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 9 FW reservou na Latam Airlines os voos de ida e volta entre Frankfurt am Main e Madrid. O voo de ida estava programado para o dia 22 de dezembro de 2017, o voo de regresso para o dia 7 de janeiro de 2018.
- 10 Confrontada com a impossibilidade de efetuar o *check-in online* para o voo de ida de 21 de dezembro de 2017, FW contactou a Latam Airlines. Esta indicou-lhe então que tinha alterado a sua reserva, unilateralmente e sem a informar com antecedência, transferindo-a para um voo anterior, que devia ser efetuado em 20 de dezembro de 2017. Nesta comunicação, a Latam Airlines informou também FW de que a sua reserva para o voo de regresso de 7 de janeiro de 2018 tinha sido bloqueada, uma vez que não tinha comparecido no voo de ida.
- 11 Consequentemente, FW reservou, junto de outra transportadora aérea, tanto um voo de ida como um voo de regresso e pagou 528,23 euros pelos respetivos bilhetes. Antes da instauração do litígio no processo principal, a Latam Airlines tinha-lhe reembolsado um montante de 101,55 euros.
- 12 Por Sentença de 2 de setembro de 2021, o Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main, Alemanha) condenou a Latam Airlines a pagar a FW, a título de indemnização, o montante de 426,68 euros, correspondente ao remanescente do custo destes bilhetes, bem como uma indemnização de 250 euros nos termos dos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, este órgão jurisdicional considerou a alteração da reserva do voo de ida que a Latam Airlines devia assegurar como um cancelamento. Quanto a este ponto, esta sentença já transitou em julgado.
- 13 Em contrapartida, o referido órgão jurisdicional julgou improcedente o pedido de FW destinado a obter uma indemnização adicional de 250 euros devido à recusa de embarque no voo de regresso que tinha reservado nesta transportadora aérea. Segundo o mesmo órgão jurisdicional, FW foi objeto de uma recusa de embarque, na aceção do artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004, embora não se tenha apresentado para o *check-in* ou na porta de embarque, como exigem o artigo 2.º, alínea j), e o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento. No entanto, uma vez que é indiferente para um passageiro o facto de a recusa de o transportar se basear no cancelamento de um voo ou, em caso de manutenção do voo, na recusa de embarque, o órgão jurisdicional de primeira instância aplicou por analogia o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do referido regulamento. Em seguida, recusou que FW beneficiasse desta indemnização adicional, visto que esta tinha sido informada da recusa de embarque em 21 de dezembro de 2017, ou seja, mais de duas semanas antes da hora programada de partida do voo de regresso inicialmente reservado.
- 14 FW interpôs recurso da Sentença de 2 de setembro de 2021 no Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio. FW contesta a aplicação por analogia do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 aos casos de recusa de embarque.

- 15 O órgão jurisdicional de reenvio considera que o presente processo suscita duas questões de interpretação do Regulamento n.º 261/2004. Antes de mais, este órgão jurisdicional interroga-se sobre se uma recusa de embarque, na aceção do artigo 4.º deste regulamento, pode ser caracterizada quando uma transportadora aérea operadora informa antecipadamente um passageiro de que se recusará a deixá-lo embarcar num voo para o qual dispõe de uma reserva confirmada. Em caso afirmativo, coloca-se então a questão de saber se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do referido regulamento, que se refere ao cancelamento de um voo, pode ser aplicado por analogia em caso de recusa de embarque.
- 16 Quanto ao primeiro ponto, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que, num Acórdão de 17 de março de 2015, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha) declarou, nomeadamente, que não se pode exigir a um passageiro que se apresente para o *check-in* ou para o embarque em caso de recusa de embarque «antecipada», ou seja, em caso de alteração da reserva, previamente comunicada ao passageiro, transferindo-a para outro voo ou, como no caso em apreço, em caso de supressão do nome deste passageiro da lista dos passageiros autorizados a embarcar. Com efeito, tendo em conta o elevado nível de proteção dos direitos dos passageiros pretendido pelo Regulamento n.º 261/2004, não há que exigir a um passageiro que se dirija ao aeroporto e que peça para ser transportado se já tiver conhecimento de que isso lhe será recusado. Ora, embora concordando com a interpretação adotada pelo Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal), o órgão jurisdicional de reenvio considera necessário, em substância, interrogar o Tribunal de Justiça sobre este ponto.
- 17 Quanto ao segundo ponto e na hipótese de o Tribunal de Justiça admitir que, em caso de recusa de embarque antecipada, o passageiro pode ser indemnizado sem ter de se apresentar para o *check-in* ou para o embarque, o órgão jurisdicional de reenvio considera que, ainda que o legislador da União Europeia não tenha previsto expressamente a situação de um passageiro objeto de uma recusa de embarque antecipada, este passageiro encontra-se na mesma situação que um passageiro cujo voo é cancelado. Por conseguinte, o princípio da igualdade de tratamento impõe que se aplique por analogia o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 aos passageiros confrontados com uma recusa de embarque, na aceção do artigo 4.º do referido regulamento.
- 18 Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio recorda que, em caso de cancelamento do voo, o direito a indemnização não é aplicável quando o passageiro tenha sido informado deste cancelamento com pelo menos duas semanas de antecedência. Este prazo deve permitir ao passageiro adaptar-se à nova situação, de modo que não se materializem os transtornos e inconvenientes que o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 visa indemnizar. Do mesmo modo, em caso de recusa de embarque antecipada comunicada mais de duas semanas antes da hora programada de partida do voo, o passageiro assim informado dispõe de tempo suficiente para se adaptar a esta recusa e adotar outras providências. Para um passageiro, é indiferente não ser transportado no voo que reservou, porque o voo foi cancelado na sua totalidade ou porque lhe é recusado o embarque por outras razões, como por exemplo, *overbooking*. Com efeito, as consequências dos inconvenientes provocados pela recusa de embarque são idênticas às do cancelamento de um voo. Se a intenção do legislador fosse a de que o direito a indemnização desaparecesse quando um voo é cancelado em caso de informação antecipada do passageiro, deveria aplicar-se a mesma solução em caso de recusa de embarque antecipada, sob pena de os passageiros afetados por um cancelamento de voo se encontrarem numa situação muito mais desfavorável do que a dos passageiros a quem é recusado o embarque, embora estas duas categorias de passageiros se encontrem numa situação comparável.

19 Nestas condições, o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que, para abrir o âmbito de aplicação do regulamento e justificar uma recusa de embarque suscetível de gerar o direito a indemnização, na aceção do artigo 4.º, n.º 3, em conjugação com o artigo 7.º desse mesmo regulamento, o passageiro, como é exigido pelo artigo 3.º, n.º 2, e pelo artigo 2.º, alínea j) [do referido regulamento] deve apresentar-se para [*check-in*] ou para embarque com a antecedência que tenha sido indicada ou, na falta dessa indicação, até 45 minutos antes da hora de partida publicada, apesar de a transportadora aérea operadora ter anunciado previamente não pretender transportar o passageiro?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

Deve o Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que o direito a indemnização por recusa de embarque, na aceção dos artigos 4.º e 7.º [do referido regulamento], está excluído por aplicação analógica do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), [desse regulamento] se o passageiro tiver sido informado da recusa de embarque pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 20 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), do mesmo, deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea operadora, que informou com antecedência um passageiro de que se recusará a deixá-lo embarcar contra sua vontade num voo para o qual este último dispõe de uma reserva confirmada, não deve indemnizar o referido passageiro quando este não se tenha apresentado para o embarque nas condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, deste regulamento.
- 21 Em conformidade com uma jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, decorre das exigências tanto da aplicação uniforme do direito da União como do princípio da igualdade que os termos de uma disposição do direito da União, que não comporte uma remissão expressa para o direito dos Estados-Membros para determinar o seu sentido e o seu alcance, devem em princípio ser objeto, em toda a União, de uma interpretação autónoma e uniforme, sendo que ao procurar esta interpretação se deve tomar em consideração não apenas a sua redação mas também o contexto da disposição e do objetivo prosseguido pela regulamentação em causa [Acórdãos de 18 de janeiro de 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, n.º 11, e de 25 de junho de 2020, Ministerio Fiscal (Autoridade competente para receber um pedido de proteção internacional), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, n.º 53].
- 22 Antes de mais, importa salientar que, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, «[s]e for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los imediatamente nos termos do artigo 7.º [deste regulamento] e prestar-lhes assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º [do referido regulamento]».

- 23 Tendo em conta a redação deste artigo 4.º, n.º 3, um passageiro só pode beneficiar da indemnização prevista nesta disposição se tiver sido objeto de uma «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do referido regulamento. Nos termos desta última disposição, uma «[r]ecusa de embarque», designa «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, [deste regulamento,] exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem».
- 24 Tendo em conta a remissão feita pelo artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004 para o artigo 3.º, n.º 2, deste regulamento, importa salientar que resulta do n.º 1, alínea a), e do n.º 2 deste artigo 3.º que, na hipótese de, como no caso em apreço, um passageiro dispor de uma reserva confirmada para um voo com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro no qual o Tratado se aplica, o conceito de «recusa de embarque» pressupõe que este passageiro, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artigo 5.º do referido regulamento, se apresente para o *check-in* tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado, ou, tal não sendo indicado, até 45 minutos antes da hora de partida publicada, ou que este passageiro tenha sido transferido, pela transportadora aérea ou um operador turístico, do voo para o qual tinha reserva para outro voo, independentemente do motivo.
- 25 Tendo em conta as disposições mencionadas nos n.ºs 22 a 24 do presente acórdão, há que determinar, primeiro, se o conceito de «recusa de embarque» inclui uma recusa de embarque antecipada, a saber, a hipótese de uma transportadora aérea operadora informar, com antecedência, um passageiro de que se recusará a deixá-lo embarcar, contra vontade deste passageiro, num voo para o qual este último dispõe de uma reserva confirmada e, segundo, se a exigência de o passageiro se apresentar para o *check-in* também se impõe na hipótese de uma recusa de embarque antecipada.
- 26 Quanto ao primeiro ponto, importa recordar que o Regulamento n.º 261/2004 revogou o Regulamento n.º 295/91, que tinha instituído uma proteção contra a recusa de embarque. No entanto, ao adotar este último regulamento, o legislador da União pretendeu apenas reagir contra a prática de *overbooking* à qual as transportadoras aéreas recorriam de forma excessiva. Assim, o Regulamento n.º 295/91 limitava-se a estabelecer, em aplicação do seu artigo 1.º, as «regras mínimas comuns aplicáveis aos passageiros recusados num voo regular sobrerreservado» (v., neste sentido, Acórdãos de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 20, e de 4 de outubro de 2012, Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, n.º 22).
- 27 Em contrapartida, o conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, não faz nenhuma referência à razão pela qual uma transportadora recusa transportar um passageiro. Assim, a redação desta disposição já não associa esta recusa a uma situação de «excesso de reservas» no voo em questão originada pela transportadora aérea por razões comerciais. Deste modo, o legislador da União alargou o âmbito do conceito de «recusa de embarque» para abranger todas as situações em que uma transportadora aérea recuse transportar um passageiro (v., neste sentido, Acórdãos de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.ºs 19, 21 e 22, e de 4 de outubro de 2012, Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, n.ºs 21, 23 e 24).

- 28 Daqui resulta que, por princípio, o conceito de «recusa de embarque» inclui uma recusa de embarque antecipada, desde que o passageiro se tenha apresentado, em tempo útil, para o embarque, em conformidade com o artigo 2.º, alínea j), deste regulamento.
- 29 Esta interpretação é corroborada por considerações teleológicas. Com efeito, excluir do conceito de «recusa de embarque», na aceção do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, uma recusa de embarque antecipada reduziria significativamente a proteção concedida aos passageiros por este regulamento. Por conseguinte, esta exclusão seria contrária ao seu objetivo, previsto no considerando 1, que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e que justifica uma interpretação ampla dos direitos reconhecidos aos referidos passageiros. Além disso, teria como consequência privar de proteção os passageiros que se encontrem numa situação que, à semelhança de *overbooking* por razões comerciais, não lhes é imputável, impedindo-os de invocar o artigo 4.º do mesmo regulamento (v., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.ºs 23 e 24).
- 30 Quanto ao segundo ponto referido no n.º 25 do presente acórdão, a interpretação literal do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e n.º 2, deste regulamento, sugere que uma «recusa de embarque» imposta a um passageiro só pode ser caracterizada se este se tiver apresentado para o *check-in*.
- 31 No entanto, esta interpretação não pode ser aceite numa situação de recusa de embarque antecipada.
- 32 Com efeito, por um lado, como a Comissão expôs nas suas observações escritas, resulta de uma análise contextual do artigo 3.º, n.º 2, alínea b), lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, que o requisito segundo o qual os passageiros devem apresentar-se para o embarque não deve, tendo também em conta o facto de que uma recusa de embarque pode ser feita de maneira antecipada, ser necessariamente preenchido no caso de estes terem sido transferidos, pela transportadora aérea ou pelo operador turístico, do voo para o qual tinham reserva para outro voo. Ora, esta situação não se distingue, em substância, da de um passageiro que é informado com antecedência de que a transportadora aérea lhe recusará o embarque no voo para o qual dispõe de uma reserva confirmada, tornando assim necessário que este passageiro reserve outro voo, o que também aconteceria se tivesse sido transferido com antecedência pela transportadora aérea para outro voo.
- 33 Por outro lado, o objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 295/91 recordado no n.º 26 do presente acórdão permite compreender que, ao adotar posteriormente o artigo 2.º, alínea j), e o artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004, o legislador da União previu essencialmente hipóteses de recusa de embarque que, como as que resultam do recurso a *overbooking*, ocorrem *in extremis*, ou seja, no próprio momento em que os passageiros chegam ao aeroporto. Neste contexto, é compreensível que o legislador tenha mantido no Regulamento n.º 261/2004 o requisito de o passageiro se apresentar para o *check-in*, uma vez que, em princípio, a realidade destas hipóteses só pode ser constatada no momento do *check-in*.
- 34 Afigura-se assim que, na elaboração do Regulamento n.º 261/2004, o legislador da União não previu a situação em que uma transportadora aérea operadora informa os passageiros, antes do voo programado para o qual estes dispõem de uma reserva confirmada, de que se recusará a deixá-los embarcar na aeronave que efetuará este voo.

- 35 No entanto, o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), e o artigo 3.º, n.º 2, do mesmo, não pode ser interpretado no sentido de que exprime uma vontade deliberada do legislador da União de excluir automaticamente qualquer indemnização a favor de um passageiro objeto de uma recusa de embarque antecipada, pelo facto de não se ter apresentado para o *check-in*. Por conseguinte, há que considerar que estas disposições não subordinam, em todas as circunstâncias, a indemnização por recusa de embarque à condição de os passageiros em causa se terem apresentado para o *check-in*.
- 36 Pelo contrário, uma interpretação do Regulamento n.º 261/2004 que, para permitir a indemnização dos passageiros aos quais o embarque é recusado, os dispensa de se apresentarem para o *check-in* poupa-os assim a uma formalidade inútil que contribui para a realização do objetivo deste regulamento que consiste em assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros.
- 37 Com efeito, resulta dos considerandos 1 a 4 do referido regulamento, e especialmente do considerando 2, que o mesmo regulamento visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, independentemente do facto de se encontrarem numa situação de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso do voo, uma vez que são todos vítimas dos mesmos sérios transtornos e inconvenientes ligados ao transporte aéreo (Acórdãos de 19 de novembro de 2009, *Sturgeon e o.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 44, e de 29 de julho de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, n.º 26). Daqui resulta que as disposições que concedem direitos aos passageiros aéreos, inclusive as que conferem um direito a indemnização, devem ser interpretadas em sentido amplo (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 45).
- 38 Resulta assim de uma interpretação contextual e teleológica do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), e o artigo 3.º, n.º 2, deste regulamento, que um passageiro não é obrigado a apresentar-se para o *check-in* quando uma transportadora aérea operadora lhe tiver notificado com antecedência que se recusará a deixá-lo embarcar contra sua vontade num voo para o qual este último dispõe de uma reserva confirmada.
- 39 Decorre das considerações que precedem que o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), do mesmo, deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea operadora, que informou com antecedência um passageiro de que se recusará a deixá-lo embarcar contra sua vontade num voo para o qual este último dispõe de uma reserva confirmada, deve indemnizar o referido passageiro, ainda que este não se tenha apresentado para o embarque nas condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, deste regulamento.

Quanto à segunda questão

- 40 Embora a segunda questão só tenha sido submetida na hipótese de a primeira questão ter sido respondida afirmativamente, o Tribunal de Justiça considera necessário responder-lhe à luz das explicações do órgão jurisdicional de reenvio resumidas no n.º 17 do presente acórdão. Com efeito, este órgão jurisdicional expõe que é necessária uma resposta à segunda questão no caso de o Tribunal de Justiça considerar, em resposta à primeira questão, que um passageiro que foi informado de uma recusa de embarque antecipada pode ser indemnizado sem ter de se apresentar para o *check-in*.

- 41 Com esta segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que esta disposição que institui uma exceção ao direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento de um voo regula também a situação em que um passageiro foi informado, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida do voo, de que a transportadora aérea operadora se recusará a transportá-lo contra sua vontade, pelo que este último não pode beneficiar do direito a indemnização por recusa de embarque previsto no artigo 4.º deste regulamento.
- 42 Há que recordar que, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros em causa em caso de cancelamento de um voo têm direito a receber da transportadora aérea operadora uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento, salvo se tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida. Além disso, o artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento dispõe que, «[s]e for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los imediatamente nos termos do artigo 7.º [deste regulamento] e prestar-lhes assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º [do referido regulamento]».
- 43 Como declarou o Tribunal de Justiça, o objetivo do Regulamento n.º 261/2004, previsto no considerando 1 e que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, justifica que se adote uma interpretação ampla dos direitos reconhecidos aos referidos passageiros (v., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 23). Em contrapartida, uma exceção às disposições que conferem direitos aos passageiros deve ser interpretada de maneira estrita (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 17, e de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 38).
- 44 Assim, há que interpretar de forma estrita o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), deste regulamento, uma vez que esta disposição isenta, em caso de cancelamento de um voo, a transportadora aérea operadora do pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do referido regulamento, quando informou os passageiros do cancelamento do voo pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida.
- 45 A este respeito, há que salientar que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 não diz respeito à hipótese de recusa de embarque, mas apenas à hipótese de um cancelamento de voo, a saber, em conformidade com o artigo 2.º, alínea l), deste regulamento, ou seja, a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.
- 46 Além disso, o artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento não prevê que uma transportadora aérea operadora se possa eximir da sua obrigação de indemnizar os passageiros, ao abrigo do artigo 7.º do mesmo regulamento, se informar os passageiros, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, de que lhes será recusado o embarque (v., neste sentido, Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 37, e de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 36). Por conseguinte, o princípio da interpretação estrita recordado no n.º 44 do presente acórdão impõe que a exceção ao direito a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 esteja limitada apenas aos casos de cancelamento referidos nesta disposição, não podendo ser alargada aos casos de recusa de embarque previstos no artigo 4.º deste regulamento.

- 47 Por conseguinte, tendo em conta o objetivo deste regulamento, visado no considerando 1, que é garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do referido regulamento não pode ser aplicado por analogia, no contexto de uma recusa de embarque, para reduzir o alcance do direito a indemnização que figura no artigo 4.º, n.º 3, do mesmo regulamento.
- 48 Esta interpretação não é posta em causa pelo princípio da igualdade de tratamento evocado pelo órgão jurisdicional de reenvio. Com efeito, como a Comissão indicou nas suas observações escritas, este princípio, que exige que situações comparáveis não sejam tratadas de modo diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a menos que este tratamento diferente seja objetivamente justificado (Acórdão de 14 de julho de 2022, Comissão/VW e o., C-116/21 P a C-118/21 P, C 138/21 P e C-139/21 P, EU:C:2022:557, n.º 95 e jurisprudência referida), não se pode aplicar no caso em apreço, uma vez que, como resulta dos n.ºs 45 e 46 do presente acórdão, as situações que resultam em recusas de embarque ou em cancelamentos de voo não são comparáveis na medida em que foram regulamentadas de forma distinta pelo legislador da União nos artigos 4.º e 5.º do Regulamento n.º 261/2004 e estão sujeitas a regras jurídicas parcialmente diferentes, como uma exceção ao direito a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), e não no artigo 4.º, n.º 3, deste regulamento.
- 49 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à segunda questão que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que esta disposição que institui uma exceção ao direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento de um voo não regula a situação na qual um passageiro foi informado, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida do voo, de que a transportadora aérea operadora se recusará a transportá-lo contra sua vontade, pelo que o passageiro deve beneficiar do direito a indemnização por recusa de embarque previsto no artigo 4.º deste regulamento.

Quanto às despesas

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

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

- 1) O artigo 4.º, n.º 3, 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, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004,**

deve ser interpretado no sentido de que:

uma transportadora aérea operadora, que informou com antecedência um passageiro de que se recusará a deixá-lo embarcar contra sua vontade num voo para o qual este último dispõe de uma reserva confirmada, deve indemnizar o referido passageiro, ainda que

este não se tenha apresentado para o embarque nas condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, deste regulamento.

2) O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento n.º 261/2004

deve ser interpretado no sentido de que:

esta disposição que institui uma exceção ao direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento de um voo não regula a situação na qual um passageiro foi informado, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida do voo, de que a transportadora aérea operadora se recusará a transportá-lo contra sua vontade, pelo que o passageiro deve beneficiar do direito a indemnização por recusa de embarque previsto no artigo 4.º deste regulamento.

Assinaturas