CONCLUSÕES DA ADVOGADA-GERAL
ELEANOR SHARPSTON
apresentadas em 6 de Março de 2008 [1]

1. O Regulamento n.º 261/2004 [2] estabelece regras para a indemnização a ser paga aos passageiros em caso de cancelamento dos voos. Contudo, não se aplica aos passageiros que partem de um país terceiro para um Estado-Membro numa transportadora aérea não comunitária. O Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional Superior) (Alemanha) pergunta ao Tribunal de Justiça, no essencial, se um voo de *regresso* de um país terceiro a um Estado-Membro deve ser considerado parte de um voo com partida desse Estado-Membro, pelo menos quando o voo de ida e o voo de regresso tenham sido reservados ao mesmo tempo.

Legislação relevante

Regulamento n.º 261/2004

2. O Regulamento n.º 261/2004 tem por objectivo elevar a protecção concedida aos passageiros dos transportes aéreos na Comunidade [3]. Revoga o Regulamento n.º 295/91 [4], que se limitava a estabelecer, apenas em relação aos voos regulares, regras relativas ao reembolso ou ao reencaminhamento, serviços gratuitos e níveis mínimos de compensação aos passageiros cujo embarque fosse recusado. O novo regulamento abrange todos os voos comerciais e aplica-se aos cancelamentos de voos, aos atrasos e às recusas de embarque. Estabelece regras para a atribuição de uma indemnização aos passageiros não só quando lhes é recusado o embarque mas também quando o seu voo é cancelado.

3. O considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004 estabelece que a acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter o objectivo de garantir um elevado nível de protecção dos passageiros, tendo plenamente em conta as exigências de protecção dos consumidores em geral.

4. O considerando 6 estabelece que «[a] protecção concedida aos passageiros que partem de um aeroporto situado num Estado-Membro deverá ser alargada aos que partem de um aeroporto situado num país terceiro com destino a um aeroporto situado

1 — Língua original: inglês.

2 — Regulamento (CE) 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). O regulamento entrou em vigor em 17 de Fevereiro de 2005.

3 — V., especialmente, considerandos 1 a 4.

4 — Regulamento (CEE) 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).

num Estado-Membro, sempre que o voo for operado por uma transportadora aérea comunitária» [5].

5. O artigo 3.º, intitulado «Âmbito», define o âmbito de aplicação pessoal do regulamento. O artigo 3.º, n.º 1, dispõe que o regulamento se aplica:

«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 comunitária.»

6. Neste ponto, há que reconhecer a existência de uma diferença entre a terminologia do artigo 3.º, n.º 1, na maioria das versões linguísticas do regulamento e na versão alemã, que constitui a base da questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio.

7. A maioria das versões linguísticas usa uma construção semelhante à expressão «passengers departing from an airport», que consta da versão inglesa do artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b) [6]. A versão alemã, todavia, inclui o termo «voo», na expressão traduzida por «passageiros que embarcam num voo em aeroportos [...]» [7].

8. Como a França observa correctamente nas suas observações escritas, a diferença de terminologia entre a versão alemã e as outras versões linguísticas não modifica o verdadeiro sentido da disposição. O embarque num voo é o procedimento preliminar normal da partida. Quando os passageiros partem de um aeroporto, entende-se e é óbvio que o fazem embarcando num voo.

9. Segundo o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), os passageiros cujo voo é cancelado têm, em certas circunstâncias, o direito de receber da transportadora aérea operadora uma indemnização nos termos do artigo 7.º

5 — Uma «transportadora comunitária» é definida no artigo 2.º, alínea c) como uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240, p. 1).

6 — A terminologia francesa é «passagers au départ d'un aéroport» e a espanhola «pasajeros que partan de un aeropuerto». Formulações equivalentes encontram-se, por exemplo, nas versões neerlandesa, italiana e portuguesa.

7 — «Fluggäste, die auf Flughäfen [...] einen Flug antreten.» Terminologia semelhante é usada na versão alemã do considerando 6.

10. O artigo 7.º, n.º 1, especifica os montantes da indemnização a que os passageiros têm direito se lhes for recusado o embarque ou se o seu voo for cancelado. Nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), os passageiros devem receber uma indemnização de 600 euros para todos os voos de mais de 3 500 quilómetros que não sejam intracomunitários.

11. O artigo 12.º, n.º 1, prevê que o regulamento se aplica sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar, da qual pode ser deduzida a indemnização concedida ao abrigo do regulamento.

12. Finalmente, o artigo 17.º dispõe:

«Até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução e sobre os resultados do presente regulamento, em particular quanto:

[…]

— ao eventual alargamento do seu âmbito de aplicação aos passageiros com um contrato com uma transportadora aérea comunitária ou que tenham uma reserva num voo que faça parte de um circuito organizado a que seja aplicável a Directiva 90/314/CEE [8] e que partam de um aeroporto de um país terceiro para um aeroporto situado no território de um Estado-Membro em voos não operados por transportadoras aéreas comunitárias.

[…]»

A Convenção de Montreal

13. A Convenção de Montreal [9], de que a Comunidade é signatária, moderniza e consolida a Convenção de Varsóvia [10]. Tem por objectivo, designadamente, proteger os interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de indemnizações equitativas com base no princípio da restituição [11].

14. O artigo 1.º, n.º 1, determina a aplicação da Convenção ao transporte aéreo internacional. O artigo 1.º dispõe ainda:

8 — Directiva do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (JO L 158, p. 59).

9 — Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, aprovada em nome da Comunidade pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de Abril de 2001, relativa à celebração pela Comunidade Europeia da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) (JO L 194, p. 38).

10 — Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929.

11 — V. considerandos 2 e 3.

«2. Para efeitos da presente [C]onvenção, entende-se por 'transporte internacional' todas as operações de transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, independentemente de se verificar uma interrupção do transporte ou um transbordo, se situam no território dos dois Estados Partes ou no território de um único Estado Parte, caso tenha sido acordada uma escala no território de um terceiro Estado, mesmo que este não seja parte na Convenção [...]

3. Para efeitos da presente [C]onvenção, o transporte a realizar por várias transportadoras sucessivas é considerado um transporte único e indiviso caso tenha sido considerado pelas partes uma única operação, independentemente de ter sido acordado sob a forma de um único contrato ou de uma série de contratos [...]» [12].

Processo principal e pedido de decisão prejudicial

15. D. Schenkel reservou uma viagem de ida e volta em Março de 2006 de Düsseldorf para Manila, com escala no Dubai, na transportadora aérea Emirates Airlines (a seguir «Emirates») [13]. A Emirates não é uma transportadora comunitária.

16. O voo de regresso de Manila, em 12 de Março de 2006, foi cancelado e D. Schenkel regressou à Alemanha dois dias mais tarde.

17. Subsequentemente, propôs no Amtsgericht Frankfurt am Main uma acção pedindo uma indemnização no montante de 600 euros pelo cancelamento do voo, ao abrigo dos artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004.

18. O seu direito a essa indemnização depende da questão de saber se está ou não abrangido pelo âmbito de aplicação pessoal do regulamento, tal como definido no artigo 3.º, n.º 1.

19. No Amtsgericht, D. Schenkel sustentou que o voo de ida e o voo de regresso eram ambos parte do mesmo voo. Assim, o cancelamento afectou um voo que começara na Alemanha [14]. A Emirates respondeu que o

12 — Este artigo é quase idêntico ao artigo 1.º da Convenção de Varsóvia.

13 — Uso esta abreviatura para designar tanto a companhia aérea Emirates Airlines como a Emirates Airlines Direktion für Deutschland, parte no processo principal.

14 — Quanto ao litígio interno, deve recordar-se que a versão alemã do artigo 3.º, n.º 1, usa a expressão «passageiros que embarcam num voo em aeroportos».

voo de ida e o voo de regresso deviam ser considerados dois voos separados. Não sendo uma transportadora comunitária, não estava, por esse motivo, obrigada ao pagamento de uma indemnização pelo cancelamento do voo de regresso de Manila.

20. O Amtsgericht julgou procedente a acção proposta por D. Schenkel. Considerou que o termo «voo», tal como é utilizado no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), (versão alemã) do Regulamento n.º 261/2004, abrange tanto o voo de ida como o voo de regresso, pelo menos quando são reservados ao mesmo tempo.

21. A Emirates interpôs recurso da decisão para o tribunal de reenvio.

22. O órgão jurisdicional de reenvio, atendendo a que o objectivo do Regulamento n.º 261/2004 é a protecção dos consumidores, tende a considerar o voo de ida e o voo de regresso de uma viagem como um único voo, quando são reservados ao mesmo tempo. Observa que, ao abrigo das Convenções de Varsóvia e de Montreal, o transporte feito por transportadoras sucessivas constitui um único transporte internacional quando as partes no contrato o consideram como uma única operação, o que sucede quando ambas as partes de uma viagem de ida e volta são reservadas simultaneamente. O regulamento complementa estas Convenções atribuindo uma indemnização imediata aos passageiros prejudicados pelo cancelamento de um voo. A protecção que concede ficaria aquém da concedida pelas Convenções se o voo de ida e o voo de regresso reservados ao mesmo tempo não fossem considerados como um voo único.

23. Por outro lado, o órgão jurisdicional de reenvio observa que o termo «voo» é usado noutra passagem do regulamento com o sentido de parte de uma viagem aérea iniciada num local com um destino específico.

24. Por conseguinte, o Oberlandesgericht submete ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«A disposição do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do [Regulamento n.º 261/2004] deve ser interpretada no sentido de que um 'voo' engloba a viagem aérea […] do ponto de partida até ao ponto de chegada e [a viagem de regresso], em todo o caso quando o voo de ida e o voo de [regresso] foram reservados ao mesmo tempo?»

25. A Emirates, D. Schenkel, a França, a Grécia, a Polónia, a Suécia e a Comissão apresentaram observações escritas. Não foi requerida nem se realizou audiência.

Apreciação

26. Como indiquei [15], o termo «voo» não consta da maioria das versões linguísticas do artigo 3.º, n.º 1, alínea a). Por conseguinte, vou reformular a questão. O órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se as pessoas que viajam num voo de regresso de um país terceiro a um Estado-Membro são «passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro», na acepção do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, em todo o caso quando o voo de ida e o voo de regresso foram reservados ao mesmo tempo. Se assim for, o regulamento é aplicável e esses passageiros têm direito, à primeira vista, a uma indemnização em caso de cancelamento do voo de regresso.

27. Uma vez que o termo «voo» não consta da maioria das versões linguísticas do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), não é necessária uma análise contextual da utilização desse termo noutras disposições do regulamento.

28. D. Schenkel defende que a expressão «embarcar num voo» («Antreten eines Fluges») deve normalmente ser entendida como referindo-se a todas as partes de um voo, incluindo o voo de regresso. O termo «partir» (ou semelhante), usado noutras versões linguísticas do Regulamento n.º 261/2004, refere-se ao início da viagem na totalidade. Além disso, o voo de ida e o voo de regresso de uma viagem de ida e volta são geralmente reservados como uma transacção única e o passageiro recebe um único bilhete.

29. Se, afirma D. Schenkel, o termo «voo» (da versão alemã) do artigo 3.º, n.º 1, se referisse apenas a uma parte da viagem efectuada na Comunidade, isso poria em causa o objectivo do regulamento, que consiste em assegurar um nível elevado de protecção dos passageiros. Seria recusada protecção aos passageiros fora da Comunidade, onde dela mais necessitam. As Convenções de Varsóvia e de Montreal consideram uma viagem de ida e volta como um voo de A para B e regresso. Se o legislador comunitário tivesse pretendido desviar-se destas Convenções, reduzindo o conceito de «voo» a parte de uma viagem, tê-lo-ia feito expressamente.

30. Todas as outras partes que apresentaram observações escritas concordam que o voo de ida e o voo de regresso não constituem um «voo» único nos termos do Regulamento n.º 261/2004.

Artigo 3.º, n.º 1

31. O sentido natural das expressões «embarcar num voo em aeroportos […]» (na

15 — V. n.os 6 a 8 *supra*.

versão alemã) e «partir de um aeroporto» (noutras versões) do artigo 3.º, n.º 1, é o de que ambas se referem a uma determinada viagem aérea num só sentido. Se considerarmos o voo de regresso de uma viagem de ida e volta, o voo de ida pertence ao passado. Alguém que embarca num voo de regresso de Singapura a Roma não é normalmente descrito como uma pessoa que «embarca num voo» em Roma. Essa pessoa também não «parte» de Roma.

32. Se o legislador comunitário tivesse pretendido que as expressões usadas nas diferentes versões do artigo 3.º, n.º 1, abrangessem o voo de regresso, ter-lhe-ia sido muito fácil redigir a disposição de forma diferente. Uma alínea poderia ter explicado que a viagem de ida e volta na sua totalidade — até e a partir de — devia ser apreciada por referência ao ponto de partida do voo, seu primeiro componente.

33. A interpretação do artigo 3.º, n.º 1, tal como se encontra redigido, defendida por D. Schenkel, exige que i) se considere uma viagem de ida e volta como um voo único; ii) se considere esse voo como tendo por «destino» o ponto de partida inicial. O efeito, relativamente à protecção concedida a um passageiro, parece ser o seguinte. Um passageiro que inicia a sua viagem de ida e volta num aeroporto comunitário (para um país terceiro e regresso) está abrangido pelo regulamento nas duas situações, quer dentro quer fora da Comunidade, seja qual for a transportadora. Contudo, um passageiro que inicia a sua viagem de ida e volta num país terceiro (para um aeroporto comunitário e regresso) não está protegido pelo regulamento. Mesmo que voe numa transportadora comunitária, não voa *para* um «aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica».

34. Teria sido possível redigir a legislação de forma a fazer prevalecer a protecção mais completa possível dos passageiros que iniciam as suas viagens na União Europeia, em detrimento dos que as iniciam num país terceiro. Contudo, não foi essa a escolha do legislador.

35. Ao invés, o sentido literal do texto é o de que abrange todos os voos de ida com partida de um «aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica» [artigo 3.º, n.º 1, alínea a)], mas apenas abrange os voos de regresso quando são operados por uma transportadora comunitária [artigo 3.º, n.º 1, alínea b)].

Objectivo do regulamento

36. É evidente que o Regulamento n.º 261/2004 pretende assegurar um nível elevado de protecção dos passageiros e melhorar os padrões de protecção estabelecidos pelo Regulamento n.º 295/91.

37. É também evidente que o artigo 3.º, n.º 1, limita o âmbito dessa protecção. Todos os passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro são abrangidos. Os passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado num Estado-Membro são abrangidos apenas se o voo for operado por uma transportadora aérea comunitária [16].

38. Os trabalhos preparatórios mostram que a questão do âmbito adequado do novo regulamento proposto no que respeita aos voos com partida de aeroportos localizados num país terceiro destinados à Comunidade foi especificamente tomada em consideração.

39. Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, da proposta original da Comissão [17], os passageiros que partissem de um país terceiro para um Estado-Membro seriam abrangidos se tivessem um contrato com uma transportadora comunitária ou com um operador turístico para uma viagem organizada posta à venda em território comunitário.

40. Um documento subsequente do Conselho, elaborado após discussões tanto no Comité de Representantes Permanentes (Coreper) como no grupo de trabalho pertinente do Conselho, que apresentava o projecto revisto de regulamento, indicava que uma das duas «questões mais importantes» era precisamente o alcance do regulamento quanto aos voos com partida de países terceiros, tal como actualmente contemplados no artigo 3.º, n.º 1, alínea b) [18]. Uma extensa nota de pé de página ao texto dessa alínea (naquele momento idêntica ao texto finalmente adoptado) mostra que determinados Estados-Membros eram a favor da extensão da protecção concedida aos passageiros que embarcassem num voo com destino a um aeroporto situado no território da Comunidade, com partida de um aeroporto localizado num país terceiro, enquanto outros eram contra; e que possíveis problemas de extraterritorialidade, inaplicabilidade e discriminação entre passageiros foram examinados (sob vários pontos de vista) [19].

41. Na semana seguinte, a Presidência apresentou um texto não modificado para, entre outros, o artigo 3.º, n.º 1, alínea b). Não obstante, pediu às delegações que reflectissem acerca da possibilidade de inserir na acta do Conselho uma declaração dos Estados-Membros relativa ao que, nesse momento, era o artigo 19.º (intitulado «Relatório»), convidando a Comissão, no momento de redigir o relatório mencionado nesse artigo, a concentrar-se, em particular, na possibilidade de alargar o âmbito do regulamento no que diz respeito aos voos a partir

16 — A inclusão da última categoria de passageiros alarga o âmbito da protecção além do que é concedido pelo Regulamento n.º 295/91. V. considerando 6 do Regulamento n.º 261/2004.

17 — COM(2001) 784 final, de 21 de Dezembro de 2001.

18 — Relatório do Conselho 14444/1/02 REV 1, de 22 de Novembro de 2002. A versão em língua portuguesa está disponível em http://register.consilium.europa.eu.

19 — No seu comunicado de imprensa de 16 de Fevereiro de 2005 (publicado no dia anterior à entrada em vigor do Regulamento n.º 261/2004), a Comissão apontou, como explicação para o facto de o novo regulamento não abranger os voos operados por uma transportadora não comunitária de um aeroporto de um país terceiro para um aeroporto localizado em território comunitário, possíveis problemas de extraterritorialidade.

de aeroportos localizados em países terceiros relativamente à Comunidade [20].

42. Em meados de Dezembro de 2002, o Conselho alcançou um acordo político quanto à sua posição comum relativamente ao projecto de regulamento; e a proposta de uma inclusão na acta do Conselho foi convertida numa proposta de modificação do texto do artigo 19.º [21]. O regulamento, tal como foi adoptado, exige, por consequência, que a Comissão apresente um relatório, «em particular, quanto […] ao eventual alargamento do seu âmbito de aplicação aos passageiros com um contrato com uma transportadora aérea comunitária ou que tenham uma reserva num voo que faça parte de um circuito organizado […] e que partam de um aeroporto de um país terceiro para um aeroporto situado no território de um Estado-Membro em voos não operados por transportadoras […] comunitárias» [22].

43. Não aceito, face a estes antecedentes, que o artigo 3.º, n.º 1, deva ser interpretado no sentido de que é aplicável a um passageiro num voo de regresso operado por uma transportadora não comunitária de um país terceiro para um Estado-Membro.

44. É verdade que, em geral, os trabalhos preparatórios devem ser examinados com precaução. Além disso, a sua utilização é meramente acessória relativamente a outras técnicas de interpretação [23]. Tendo isto em mente, o Tribunal de Justiça já os utilizou nalgumas ocasiões como um adjuvante de interpretação a fim de determinar a intenção do legislador, nomeadamente quando confirmam uma conclusão a que já se chegou por outros meios [24].

45. Acrescento apenas que, se a interpretação do actual artigo 3.º, n.º 1, alínea a), defendida por D. Schenkel fosse correcta, a maioria (embora não todos) [25] dos «passageiros com um contrato com uma transportadora aérea comunitária ou que tenham uma reserva num voo que faça parte de um circuito organizado […] e que partam de um aeroporto de um país terceiro para um aeroporto situado no território de um Estado-Membro em voos não operados por transportadoras […] comunitárias» [26] já fariam parte do âmbito do regulamento. Consequentemente, a exigência de apresentação de um relatório, expressamente introduzida pelo Conselho, não teria, a este respeito, grandes efeitos práticos.

20 — Relatório do Conselho 14724/02, de 28 de Novembro de 2002. A versão em língua inglesa está disponível em http://register.consilium.europa.eu.

21 — V. Relatório do Conselho 15595/02, de 16 de Dezembro de 2002. Pode igualmente aceder-se a este documento em http://register.consilium.europa.eu.

22 — Artigo 17.º, proémio e segundo travessão.

23 — V. conclusões do advogado-geral A. Tizzano no processo Bowden e o. (acórdão de 4 de Outubro de 2001, C-133/00, Colect., pp. I-7031, I-7033, n.º 30).

24 — V., por exemplo, acórdão de 11 de Junho de 1998, Kuusijärvi (C-275/96, Colect., p. I-3419, n.º 46).

25 — Os passageiros nestas categorias que tivessem iniciado as suas viagens num aeroporto de um país terceiro seriam excluídos com base nesta interpretação: v. n.º 33 *supra*.

26 — Os próprios termos da exigência de apresentação de um relatório tornam-se questionáveis se a interpretação de D. Schenkel de «voo» e/ou «partida» for correcta.

Importância de reservar o voo de ida e o voo de regresso ao mesmo tempo

46. A natureza de um produto ou serviço é, regra geral, independente da forma como é adquirido. Assim, para mim, não é imediatamente evidente por que razão o modo como o voo de ida e o voo de regresso são reservados afecta a questão de saber se uma viagem de ida e volta deve ser considerada um «voo» único, que parte do aeroporto em que se iniciou a viagem. No âmbito de uma transacção comercial única, podem ser adquiridas (por exemplo) várias viagens simples, uma ou mais viagens de ida e volta (diferentes) ou mesmo um bilhete sazonal que dá direito a múltiplos voos.

47. O órgão jurisdicional de reenvio e D. Schenkel consideram, contudo, que a Convenção de Montreal indica que uma viagem de ida e volta reservada como uma transacção única deve ser considerada um voo único. Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, entende-se por «transporte internacional» todas as operações de transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino se situam a) no território de dois Estados partes ou b) no território de um único Estado parte, caso tenha sido acordada uma escala no território de um terceiro Estado. Por conseguinte, a Convenção de Montreal prevê necessariamente a probabilidade de se verificar uma escala durante a viagem. O artigo 1.º, n.º 3, estabelece que o transporte a realizar por várias transportadoras sucessivas para o ponto de destino «é considerado um transporte único e indiviso caso tenha sido considerado pelas partes uma única operação».

48. Alguma jurisprudência nacional (na sua maioria, mas não exclusivamente, de órgãos jurisdicionais de países de *common-law*) defende que, nos termos da Convenção de Varsóvia de 1929 (predecessora da Convenção de Montreal), num contrato de transporte internacional para uma viagem de ida e volta, o destino dessa viagem é o ponto de partida [27].

49. Todavia, embora a Comunidade seja signatária da Convenção de Montreal e esteja vinculada pela mesma [28], o Regulamento n.º 261/2004 não é uma medida comunitária de implementação da Convenção. Ao invés, opera em paralelo com ela. O Regulamento n.º 261/2004 contém uma referência

27 — V. Grein/Imperial Airways Ltd [1937] 1 K.B. 50, pp. 78 e 79, por Greene L. J.: «O uso do singular nesta expressão [ponto de partida e ponto de destino] indica que, no espírito dos Estados partes na Convenção, qualquer contrato de transporte tem um ponto de partida e um ponto de destino. Um ponto intermédio onde o transporte pode ser interrompido não é considerado o 'ponto de destino'. Tendo em consideração o seu contexto e, em particular, o facto de que o ponto de partida e o ponto de destino devem constar do contrato, parece-me que o significado da expressão é o de 'ponto no qual um contrato de transporte começa e ponto no qual um contrato de transporte termina'. […] Se o objecto do contrato for uma viagem circular, com início em Berlim, visitando várias capitais europeias, o transporte contratual começa em Berlim e termina em Berlim». V., também, Lee/China Airlines, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), e Qureshi/K.L.M. (Royal Dutch Airlines) (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (duas decisões em matéria processual dos Estados Unidos da América e do Canadá, respectivamente, sobre se acções devem ou não ser julgadas inadmissíveis por falta de competência dos tribunais). V., ainda, na Alemanha, as decisões do Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255, e do Landgericht Berlin [1973] ZLW, 304. Ainda não encontrei jurisprudência equivalente no que respeita à Convenção de Montreal. Certos académicos consideram que o mesmo se aplica ao abrigo desta Convenção. V., por exemplo, Giemulla, E., e Schmid, R., (ed.), *Montreal Convention 1999*, Kluwer Law, folhas avulso, 2006.

28 — O artigo 300.º, n.º 7, CE dispõe que «[o]s acordos celebrados nas condições definidas no presente artigo são vinculativos para as instituições da Comunidade e para os Estados-Membros». A Convenção de Montreal foi assinada pela Comunidade com base no artigo 300.º, n.º 2, CE. V. Decisão 2001/539/CE do Conselho, referida na nota 9, e acórdão de 10 de Janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Colect., p. I-403, n.os 35 e 36).

breve à Convenção (no seu preâmbulo) [29], contrastando flagrantemente com o Regulamento n.º 2027/97, conforme alterado [30], que dá aplicação a partes específicas da Convenção [31]. O artigo 2.º, n.º 2, desse regulamento dispõe que os conceitos constantes do presente regulamento que não se encontrem definidos no n.º 1 terão o significado que lhes é atribuído pela Convenção.

50. Além disso, concordo em particular com a Emirates, com a Polónia e com a Suécia que há diferenças evidentes entre a Convenção de Montreal e o Regulamento n.º 261/2004. Antes de mais, a expressão «transporte internacional», que está definida no artigo 1.º, n.º 2, da Convenção e que tem sido interpretada por vários órgãos jurisdicionais nacionais [32], não consta do regulamento.

51. Na minha opinião, não se devem tentar aplicar termos (diferentes) contidos na Convenção de Montreal com vista a definir o âmbito do Regulamento n.º 261/2004, de uma forma que está, nitidamente, em divergência com a sua letra e a sua história legislativa.

52. O órgão jurisdicional de reenvio e D. Schenkel alegam ainda que, se o conceito de «voo» constante do Regulamento n.º 261/2004 não abrangesse uma viagem de ida e volta quando tal viagem é reservada como uma única transacção, o nível de protecção dos passageiros ao abrigo do regulamento ficaria aquém do que é concedido pela Convenção de Montreal. Isso contrariaria o objectivo expresso do regulamento, que é assegurar um nível elevado de protecção dos passageiros.

53. Não concordo com este argumento.

54. Em primeiro lugar, o âmbito de aplicação do regulamento é diferente do da Convenção. O regulamento regula vários aspectos não abrangidos pela Convenção. Por exemplo, o regulamento aplica-se a voos puramente internos de um Estado-Membro e a voos de um Estado-Membro para um país terceiro que não seja Estado parte da Convenção. Diversamente da Convenção, o regulamento abrange as recusas de embarque e os cancelamentos de voos. Ao invés, o seu âmbito de aplicação está limitado por considerações territoriais. O regulamento não se aplica a voos entre dois países que sejam

29 — O considerando 14 refere-se à Convenção no contexto de uma disposição de exoneração do regulamento. Trata-se, porém, de uma referência genérica. Limita-se a referir os dois diplomas, sem mencionar nenhuma disposição específica. Isto é especialmente evidente na versão francesa, que começa assim: «Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal […]» (o sublinhado é meu).

30 — Regulamento (CE) do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente (JO L 285, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio de 2002 (JO L 140, p. 2). Segundo o considerando 6 do último regulamento, foi necessário alterar o Regulamento n.º 2027/97 de modo a alinhá-lo pelas disposições da Convenção de Montreal, criando assim um sistema uniforme de responsabilidade para o transporte aéreo internacional. Uma versão consolidada do Regulamento n.º 2027/97, de 30 de Maio de 2002, está disponível em http://eur-lex.europa.eu.

31 — V. artigo 1.º do Regulamento n.º 2027/97, conforme alterado.

32 — V. n.º 48 *supra* e nota de pé de página correspondente.

Estados partes da Convenção, mas não Estados-Membros da Comunidade.

55. Nestas circunstâncias, não penso que se possa afirmar que o nível de protecção global conferido pelo regulamento seja necessariamente mais baixo do que o da Convenção, com o fundamento de que uma situação específica apenas é abrangida por esta última.

56. Em segundo lugar, o Regulamento n.º 261/2004 complementa a protecção concedida aos passageiros do transporte aéreo pela Convenção. Não a substitui. Tal depreende-se do artigo 12.º do regulamento, que dispõe expressamente que o mesmo se aplica «sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar».

57. No acórdão IATA e ELFAA [33], o Tribunal de Justiça declarou que todo e qualquer atraso no transporte aéreo de passageiros pode provocar, num plano geral, dois tipos de prejuízos que exigem soluções diferentes. O primeiro é idêntico para todos os passageiros. O segundo é específico de cada passageiro e exige uma indemnização *a posteriori* individualizada [34]. Enquanto a Convenção abrange o segundo tipo de prejuízos, o regulamento prevê medidas de reparação uniforme e imediata para o primeiro tipo. Consequentemente, «o dispositivo posiciona-se simplesmente a montante daquele que resulta da Convenção de Montreal» [35]. As medidas previstas pelo regulamento quanto aos atrasos dos voos «não obstam a que os passageiros interessados [...] possam [...] propor acções de indemnização pelos referidos danos, nas condições fixadas na Convenção» [36]. Ao invés, estas medidas «melhoram a protecção dos interesses dos passageiros e as condições em que [a] estes se aplica o princípio da restituição» [37].

58. Por conseguinte, a protecção conferida pelo regulamento relativamente aos atrasos nos voos é, por natureza, complementar. Isso é verdade, por maioria de razão, quanto às medidas de reparação e outras medidas que prevê quanto aos cancelamentos de voos e às recusas de embarque. A Convenção não confere aos passageiros protecção contra tais ocorrências.

59. Assim, não posso concordar com o argumento de que o nível de protecção do regulamento fica aquém do proporcionado pela Convenção, a menos que o regulamento seja interpretado em sentido que contrarie a sua letra, a sua história legislativa e os seus claros objectivos.

33 — Referido na nota 28.
34 — *Ibidem*, n.º 43.
35 — *Ibidem*, n.ºs 44 e 46.
36 — *Ibidem*, n.º 47.
37 — *Ibidem*, n.º 48.

Conclusão

60. Por conseguinte, proponho ao Tribunal de Justiça que responda da seguinte forma à questão prejudicial que lhe foi submetida pelo Oberlandesgericht:

«Os passageiros num voo de regresso de um país terceiro a um Estado-Membro não são 'passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro', na acepção do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, e não estão, por esse motivo, abrangidos pelo âmbito de aplicação pessoal desse regulamento se a transportadora aérea que opera o voo em questão não for uma transportadora comunitária, mesmo que o voo de ida e o voo de regresso tenham sido reservados ao mesmo tempo.»