



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção)

6 de março de 2025*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 2.º, alínea g) — Artigo 3.º, n.ºs 2 e 3 — Direito a indemnização em caso de atraso considerável de um voo — Âmbito de aplicação — Passageiros com cartão de embarque — Prova de uma reserva confirmada pela transportadora aérea — Passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público — Voo que faz parte de uma viagem organizada financiada por terceiros — Ónus da prova do pagamento»

No processo C-20/24 [Cymdek]ⁱ,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Polónia), por Decisão de 24 de novembro de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de janeiro de 2024, no processo

M1.R.,

M2.R.

contra

AAA sp. z o.o.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção),

composto por: M. Gavalec (relator), presidente de secção, Z. Csehi e F. Schalin, juízes,

advogado-geral: R. Norkus,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de M1.R. e M2.R., por P. Mędygrał, radca prawny,
- em representação de AAA sp. z o.o., por K. Bień, radca prawny,

* Língua do processo: polaco.

ⁱ O nome do presente processo é um nome fictício. Não corresponde ao nome verdadeiro de nenhuma das partes no processo.

- em representação do Governo Polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por B. Sasinowska 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 g), bem como do artigo 3.º, n.ºs 2 e 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 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe M1.R. e M2.R., dois passageiros dos transportes aéreos (a seguir «passageiros em causa no processo principal»), à sociedade AAA sp. z o.o., uma transportadora aérea, a respeito de um pedido de indemnização apresentado por estes passageiros com base no Regulamento n.º 261/2004, na sequência de um atraso considerável de um voo à chegada ao seu destino final.

Quadro jurídico

- 3 Nos termos dos considerandos 1 e 5 do Regulamento n.º 261/2004:
 - «(1) 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. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.
 - [...]
 - (5) Como a diferença entre serviços aéreos regulares e não regulares é cada vez mais ténue, o referido regime deverá aplicar-se não só aos passageiros dos voos regulares, mas também aos dos voos não regulares, incluindo os que fazem parte de viagens “tudo incluído”.
 - [...]»
- 4 O artigo 2.º deste regulamento, sob a epígrafe «Definições», tem a seguinte redação:
 - «Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - [...]
 - f) “Bilhete”, um documento válido que dá direito a transporte, ou um equivalente num suporte diferente do papel, incluindo o suporte eletrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado;

g) “Reserva”, o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico;

[...]

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;

[...]»

5 O artigo 3.º do referido regulamento, com a epígrafe «Âmbito», dispõe:

«1. O presente regulamento aplica-se:

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

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.

3. O presente regulamento não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. No entanto, o presente regulamento aplica-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um operador turístico.

[...]

5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.

[...]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 6 A AAA, uma transportadora aérea que propõe voos *charter*, celebrou com a BBB sp. z o.o., um operador turístico, um contrato, no âmbito do qual a AAA lhe forneceu voos específicos em datas específicas, para os quais a BBB vendeu em seguida bilhetes a passageiros dos transportes aéreos. A BBB pagou os preços dos voos à AAA.
- 7 Os passageiros em causa no processo principal participaram numa viagem organizada, que incluía um voo com partida de Tenerife (Espanha) e com destino a Varsóvia (Polónia), efetuado em 20 de maio de 2021 e operado pela AAA. O contrato relativo à viagem organizada tinha sido celebrado entre a CCC sp. z o.o., em nome desses passageiros, e a BBB. Este voo sofreu um atraso à chegada de mais de 22 horas.
- 8 Para demonstrar a sua legitimidade para pedir uma indemnização pelo atraso do voo em questão, os passageiros em causa no processo principal apresentaram cópias dos cartões de embarque para esse voo. Todavia, a AAA recusou-se a indemnizar estes passageiros, com o fundamento de que não tinham demonstrado estar na posse de uma reserva confirmada e paga para o referido voo. Com efeito, segundo a AAA, a viagem organizada dos referidos passageiros foi paga pela CCC em condições preferenciais, pelo que os mesmos passageiros viajaram a título gratuito ou com tarifa reduzida, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, o que exclui o direito a uma indemnização ao abrigo deste regulamento.
- 9 Os passageiros em causa no processo principal consideram que, ao apresentarem os cartões de embarque para obter essa indemnização, demonstraram que dispunham de uma reserva confirmada, uma vez que, caso contrário, esses cartões não lhes teriam sido emitidos. Além disso, caberia à AAA demonstrar que esses passageiros tinham viajado a título gratuito, e não a estes provar que tinham pagado o preço do voo operado pela AAA. Em todo o caso, uma vez que a AAA recebeu um pagamento da BBB pela realização desse voo e que a BBB obteve da CCC, que financiou a viagem organizada desses passageiros, um pagamento por essa viagem, incluindo o referido voo, os passageiros em causa no processo principal não teriam viajado a título gratuito. Neste contexto, não é muito relevante, à luz do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que esse voo tenha sido pago por estes passageiros ou por um terceiro, desde que não se trate da transportadora aérea.
- 10 O Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Polónia), que é o órgão jurisdicional de reenvio, manifesta dúvidas quanto à questão de saber se a apresentação de um cartão de embarque por um passageiro constitui «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico.

- 11 Este órgão jurisdicional indica, a este respeito, que os ensinamentos retirados do Acórdão de 21 de dezembro de 2021, *Azurair e o.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), não permitem responder à questão de saber se o direito da União autoriza, numa situação como a que lhe foi submetida, a apresentação de «outra prova», na aceção desta disposição, que indica que um passageiro dispõe de uma reserva confirmada para um voo, quando o cartão de embarque apresentado por esse passageiro não contém todos os elementos mencionados nesse acórdão, como a hora de chegada do voo.
- 12 Por outro lado, ainda que no entendimento da AAA e de certas formações de tribunais de recurso polacos, as condições enunciadas no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento devam ser interpretados de forma restritiva, o órgão jurisdicional de reenvio considera que um cartão de embarque não é emitido a uma pessoa de forma aleatória, mas a um passageiro titular de uma reserva confirmada para o voo em questão, após o registo (*check-in*) desse passageiro nesse voo, devendo o número do bilhete ou da reserva ser indicado nesse registo. Ora, salvo em certas situações extraordinárias, não há outro meio plausível de explicar de que modo esse passageiro poderia obter esse cartão sem dispor dessa reserva.
- 13 Além disso, contrariamente à AAA e a certas formações de tribunais de recurso polacos, o órgão jurisdicional de reenvio considera que cabe à transportadora aérea provar que o voo em questão era gratuito, e não se limitar a deduzir efeitos jurídicos que lhe são favoráveis a partir de uma simples afirmação nesse sentido.
- 14 Por outro lado, este órgão jurisdicional interroga-se sobre a interpretação da expressão «viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público», prevista no artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Em seu entender, no caso dos circuitos organizados, se uma viagem que foi paga ao operador turístico, quer diretamente pelos passageiros, quer por outra entidade em seu nome, incluir um voo pago por este operador à transportadora aérea, esses passageiros não viajariam «a título gratuito», na aceção desta disposição.
- 15 No que respeita mais especificamente ao conceito de «tarifa reduzida», na aceção da referida disposição, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se deve ser interpretado no sentido de que se trata de uma redução oferecida ao passageiro pela transportadora aérea ou se abrange também uma situação em que essa transportadora recebe uma remuneração do operador turístico conforme com as condições de mercado, mas este ou outra entidade permite aos passageiros participar na viagem organizada em condições preferenciais. Na opinião desse órgão jurisdicional, esta última interpretação parece ser contrária ao objetivo deste regulamento e é dificilmente aplicável tendo em conta a inexistência de critérios que permitam determinar o que constituem condições preferenciais de participação numa viagem organizada.
- 16 Nestas condições, o Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «1) Para efeitos do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento [n.º 261/2004], pode o cartão de embarque de um passageiro constituir outra prova que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico?

- 2) Para efeitos do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento [n.º 261/2004], deve considerar-se que os passageiros titulares de um cartão de embarque para o voo em questão, se não for provada nenhuma circunstância anómala, têm uma reserva confirmada para o voo em questão?
- 3) Para efeitos do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento [n.º 261/2004], cabe ao passageiro o ónus de provar que pagou o voo ou, eventualmente, deve a transportadora, para se eximir da responsabilidade, provar que o passageiro viajou gratuitamente ou com tarifa reduzida?
- 4) Deve o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento [n.º 261/2004], ser interpretado no sentido de que, quando um passageiro comprou uma viagem organizada a um operador turístico e este pagou o voo à transportadora aérea, tal voo tem carácter oneroso?
- 5) Deve o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento [n.º 261/2004], ser interpretado no sentido de que, quando um terceiro adquire uma viagem organizada em nome dos passageiros, no âmbito da qual o operador turístico paga à transportadora aérea que opera voos *charter* um preço baseado nas condições do mercado, não se trata de passageiros que viajam “com tarifa reduzida”, independentemente do acordado entre o terceiro e os passageiros?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira e segunda questões

- 17 Com a primeira e segunda questões, que importa analisar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea g), e o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um cartão de embarque pode constituir «outra prova», na aceção da primeira destas disposições, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico, pelo que se considera que um passageiro que dispõe desse cartão tem uma «reserva confirmada», na aceção da segunda das referidas disposições, para o voo em questão, numa situação em que não está demonstrada nenhuma circunstância extraordinária específica.
- 18 Resulta do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 que este regulamento só se aplica desde que, primeiro, os passageiros disponham de uma reserva confirmada para o voo em questão e, segundo, se apresentem em tempo útil para o registo, exceto em caso de cancelamento do voo previsto no artigo 5.º do referido regulamento. Dado que estas duas condições são cumulativas, não se pode presumir a presença do passageiro no registo por ter uma reserva confirmada para o voo em questão [v., neste sentido, Acórdão de 25 de janeiro de 2024, *Laudamotion (Renúncia a um voo atrasado)*, C-474/22, EU:C:2024:73, n.º 21 e jurisprudência referida].
- 19 O Regulamento n.º 261/2004 não define o conceito de «reserva confirmada». No entanto, o conceito de «reserva», é, por sua vez, definido no artigo 2.º, alínea g), deste regulamento como o «facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico». Além disso, o conceito de «bilhete», na aceção do artigo 2.º, alínea f), do referido regulamento, inclui cada elemento material ou num suporte diferente do papel que confira ao passageiro um direito ao transporte [v., neste sentido, Acórdãos de 6 de outubro de 2022, *flightright (Transporte aéreo de Estugarda*

para Kansas City), C-436/21, EU:C:2022:762, n.º 21 e jurisprudência referida, bem como de 21 de dezembro de 2021, Azurair e o., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, n.º 40].

- 20 Por outro lado, embora o passageiro de transporte aéreo disponha de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, emitida pelo operador turístico, esta outra prova equivale a uma «reserva», na aceção desta mesma disposição (v., neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Azurair e o., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, n.º 42).
- 21 Estes conceitos devem, no interesse de um elevado nível de proteção dos passageiros, previsto no considerando 1 deste regulamento, ser interpretados em sentido amplo [Acórdão de 6 de outubro de 2022, flightright (Transporte aéreo de Estugarda para Kansas City), C-436/21, EU:C:2022:762, n.º 22 e jurisprudência referida].
- 22 No caso em apreço, resulta dos autos de que dispõe o Tribunal de Justiça que os passageiros em causa no processo principal dispunham de cartões de embarque emitidos pela transportadora aérea, o que lhes permitiu efetuar um voo de Tenerife com destino a Varsóvia, assegurado por essa transportadora, apresentando-se previamente ao registo.
- 23 Assim como os passageiros em causa no processo principal, também o Governo Polaco e a Comissão Europeia alegaram, em substância, nas suas observações escritas, que um cartão de embarque emitido a um passageiro para um voo determinado, confere-lhe um direito ao transporte, autoriza-o a embarcar no avião e a apanhar esse voo, uma vez efetuado o registo por esse passageiro, indicando, designadamente, o número do bilhete ou da reserva.
- 24 Daqui resulta que um cartão de embarque pode constituir uma «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico para o voo em questão.
- 25 Esta conclusão não pode ser posta em causa pela circunstância invocada pelo órgão jurisdicional de reenvio segundo a qual o Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Azurair e o. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), não permite responder à questão de saber se um cartão de embarque pode ser abrangido pelo conceito de «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que esse cartão não contém todos os elementos mencionados nesse acórdão, tais como, designadamente, a hora de chegada do voo em questão.
- 26 É certo que o Tribunal de Justiça declara, no n.º 51 deste acórdão, que o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o passageiro dispõe de uma «reserva confirmada», na aceção desta disposição, quando o operador turístico transmite a esse passageiro, ao qual está contratualmente vinculado, uma «outra prova», na aceção do artigo 2.º, alínea g), deste regulamento, a qual contém uma promessa de transporte de o transportar num determinado voo, individualizado pela indicação do local e das horas de partida e de chegada, bem como pelo número de voo, mesmo na hipótese em que esse operador turístico não tenha recebido confirmação da transportadora aérea em questão relativamente às horas de partida e de chegada desse voo.

- 27 Todavia, importa salientar que, contrariamente ao presente processo, nos processos que deram origem ao Acórdão de 21 de dezembro de 2021, *Azurair e o.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), o operador turístico tinha transmitido aos passageiros informações sobre os horários dos voos, diferentes das que a transportadora aérea tinha transmitido, em último lugar, ao operador turístico, sendo que estas últimas informações não foram transmitidas a esses passageiros, pelo que estes apenas dispunham das informações constantes do documento transmitido pelo operador turístico.
- 28 Por outro lado, o Tribunal de Justiça já declarou que, na medida em que uma determinada transportadora aérea embarca os passageiros que têm uma reserva confirmada para o voo em questão e transporta-os até ao seu destino, deve considerar-se que estes cumpriram a obrigação de se apresentarem para o registo antes desse voo (v., neste sentido, Despacho de 24 de outubro de 2019, *easyJet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902, n.º 28).
- 29 Inversamente, uma vez que os passageiros, como os passageiros em causa no processo principal, cumpriram corretamente a obrigação de se apresentarem para o registo e realizaram o voo em questão munidos de um cartão de embarque para este, deve considerar-se que cumpriram a exigência de estarem na posse de uma reserva confirmada para esse voo.
- 30 Esta conclusão é corroborada pelo objetivo, enunciado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros.
- 31 Com efeito, os passageiros que sofram um atraso considerável do seu voo podem, assim, beneficiar do direito a indemnização, sem estarem sujeitos ao requisito, inadequado à sua situação, de, posteriormente, quando formularem o pedido de indemnização, terem de provar que estiveram presentes no registo do voo atrasado, no qual, em todo o caso, foram transportados (v., neste sentido, Despacho de 24 de outubro de 2019, *easyJet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902, n.º 32).
- 32 A este respeito, e quanto à hipótese, evocada pela AAA, segundo a qual um cartão de embarque pode ser utilizado, em caso de extravio por uma pessoa titular do mesmo, por outra pessoa que tenha dados semelhantes, basta observar que, como resulta do artigo 2.º, alínea j), do Regulamento n.º 261/2004, este permite à transportadora aérea recusar o embarque, designadamente, por falta da necessária documentação de viagem.
- 33 Resulta do exposto que há que responder à primeira e segunda questões que o artigo 2.º, alínea g), e o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um cartão de embarque pode constituir «outra prova», na aceção da primeira destas disposições, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico, pelo que se considera que um passageiro que dispõe desse cartão tem uma «reserva confirmada», na aceção da segunda das referidas disposições, para o voo em questão, numa situação em que não está demonstrada nenhuma circunstância extraordinária específica.

Quanto à terceira a quinta questões

- 34 Com a terceira a quinta questões, que importa analisar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que não se considera que um passageiro viaja a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção desta disposição, quando, por um lado, o operador turístico paga o preço do voo à transportadora aérea operadora em conformidade com as condições do mercado e, por outro lado, o preço da viagem organizada é

pago a esse operador, não por esse passageiro, mas por um terceiro. Este órgão jurisdicional pergunta também se cabe a essa transportadora aérea provar que o referido passageiro viajou a título gratuito ou com tarifa reduzida, ou se cabe ao passageiro provar que pagou o preço do voo.

- 35 Nos termos do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, este regulamento não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público.
- 36 A este respeito, cabe constatar que a inaplicabilidade do referido regulamento prevista nesta disposição constitui uma exceção à regra segundo a qual este mesmo regulamento se aplica, como resulta do seu artigo 3.º, n.º 1, por um lado, aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica e, por outro lado, aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro e 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 estabelecida na União Europeia, nas condições enunciadas no n.º 2 do referido artigo 3.º
- 37 Ora, como declarou o Tribunal de Justiça, tendo em conta o objetivo do Regulamento n.º 261/2004, previsto no considerando 1 e que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, uma exceção às disposições que conferem direitos aos passageiros deve ser interpretada de forma estrita (Acórdão de 16 de janeiro de 2025, Qatar Airways, C-516/23, EU:C:2025:21, n.º 23 e jurisprudência referida).
- 38 Além disso, segundo jurisprudência constante, para efeitos da interpretação de uma disposição do direito da União, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (Acórdão de 21 de novembro de 2024, Mesto Rimavská Sobota, C-370/23, EU:C:2024:972, n.º 25 e jurisprudência referida).
- 39 É verdade que a redação do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004 não permite, por si só, determinar se o âmbito de aplicação desta disposição se limita às situações em que é unicamente a transportadora aérea operadora que oferece aos passageiros a possibilidade de viajar a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público.
- 40 No que respeita ao contexto em que se inscreve a referida disposição, decorre do artigo 3.º, n.º 3, deste regulamento, designadamente, que os passageiros que viajam com bilhetes emitidos a título gratuito por uma transportadora aérea não são abrangidos por este regulamento, a não ser que estes bilhetes tenham sido emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial (v., neste sentido, Despacho de 26 de novembro de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, n.º 15).
- 41 O Tribunal de Justiça já decidiu a este respeito que o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que este regulamento não se aplica a um passageiro que viaja com um bilhete com tarifa preferencial emitido por uma transportadora aérea no âmbito de uma operação de patrocínio de um evento, cujo benefício está restringido a certas pessoas determinadas e cuja emissão pressupõe a autorização prévia e individualizada dessa transportadora aérea (Despacho de 26 de novembro de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, n.º 19).

- 42 Além disso, ao abrigo do artigo 3.º, n.º 5, do referido regulamento, este aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros com partida ou destino num aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. A mesma disposição precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro (Acórdão de 26 de março de 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, n.º 28 e jurisprudência referida).
- 43 A este respeito, o Tribunal de Justiça declarou que um passageiro de um voo atrasado três horas ou mais pode intentar uma ação de indemnização ao abrigo dos artigos 6.º e 7.º deste regulamento contra a transportadora aérea operadora, mesmo que esse passageiro e essa transportadora aérea não tenham celebrado um contrato entre eles e o voo em causa faça parte de uma viagem organizada (v., neste sentido, Acórdão de 26 de março de 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, n.º 38).
- 44 Por conseguinte, atendendo à responsabilidade da transportadora aérea operadora de indemnizar os passageiros em caso de atraso considerável de um voo à chegada, há que salientar que a exceção prevista no artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004 abrange unicamente as situações em que é a transportadora aérea operadora que autoriza os passageiros a viajar a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público.
- 45 Esta interpretação é conforme com o objetivo do Regulamento n.º 261/2004, que é garantir um elevado nível de proteção aos passageiros dos transportes aéreos.
- 46 A este respeito, nos termos do considerando 5 deste regulamento, essa proteção deverá aplicar-se não só aos passageiros dos voos regulares mas também aos passageiros dos voos não regulares, incluindo os voos que fazem parte de viagens «tudo incluído».
- 47 Com efeito, resulta dos trabalhos preparatórios do referido regulamento que o legislador da União não teve a intenção de excluir do âmbito de aplicação do mesmo regulamento os passageiros cujo voo faz parte de uma viagem organizada, mas, pelo contrário, de os fazer beneficiar dos direitos conferidos por este (v., neste sentido, Acórdão de 26 de março de 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, n.º 36).
- 48 No caso em apreço, dado que o operador turístico obteve a contrapartida da viagem organizada efetuada pelos passageiros em causa no processo principal e pagou o preço do voo à transportadora aérea operadora e esta recebeu uma remuneração conforme com as condições de mercado, há que considerar que estes passageiros não viajaram a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004.
- 49 Como resulta da jurisprudência referida no n.º 43 do presente acórdão, para que os passageiros em causa no processo principal possam invocar direitos perante a transportadora aérea operadora, não é pertinente o facto de o preço da viagem organizada não ter sido pago por eles, que não estavam numa relação contratual com essa transportadora, mas por um terceiro, ao operador turístico que, por sua vez, pagou o preço do voo à referida transportadora.
- 50 No que respeita ao ónus da prova do facto de um passageiro ter viajado a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento n.º 261/2004, há que salientar que esta disposição, sem regular

expressamente a atribuição desse ónus, institui, como resulta do n.º 37 do presente acórdão, uma exceção às disposições que concedem direitos aos passageiros, excluindo esse passageiro do âmbito de aplicação deste regulamento.

- 51 Por conseguinte, para se desonerar da sua obrigação de indemnizar esse passageiro, cabe à transportadora aérea operadora demonstrar, segundo as modalidades previstas no direito nacional, que o referido passageiro viajou a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, do referido regulamento, e, portanto, não está abrangido pelo âmbito de aplicação deste.
- 52 Ora, há que constatar que uma interpretação que consista em fazer recair sobre os passageiros o ónus da prova seria, não só contrária ao objetivo do Regulamento n.º 261/2004, que é garantir um elevado nível de proteção aos passageiros dos transportes aéreos, mas também difícil de aplicar, em especial no contexto específico do presente processo, em que os passageiros em causa no processo principal reservaram uma viagem organizada junto de um operador turístico.
- 53 Com efeito, como os passageiros em causa no processo principal e a Comissão alegaram, em substância, nas suas observações escritas, quando um passageiro reserva a sua viagem organizada não diretamente junto da transportadora aérea operadora, mas por intermédio de um operador turístico, é geralmente este, como no caso em apreço, que efetua o pagamento do preço do voo a essa transportadora, pagando esse passageiro um preço pela totalidade da viagem organizada, incluindo o preço do voo. Além da circunstância de o referido passageiro não ter conhecimento do preço exato do voo pago por esse operador, o mesmo passageiro tem possibilidades limitadas para provar que pagou o preço desse voo.
- 54 Decorre do que precede que importa responder à terceira a quinta questões que o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que não se considera que um passageiro viaja a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção desta disposição, quando, por um lado, o operador turístico paga o preço do voo à transportadora aérea operadora em conformidade com as condições do mercado e, por outro lado, o preço da viagem organizada é pago a esse operador, não por esse passageiro, mas por um terceiro. Cabe a essa transportadora aérea demonstrar, segundo as modalidades previstas pelo direito nacional, que o referido passageiro viajou a título gratuito ou com essa tarifa reduzida.

Quanto às despesas

- 55 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 (Sétima Secção) declara:

- 1) O artigo 2.º, alínea g), e o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91,**

devem ser interpretados no sentido de que:

um cartão de embarque pode constituir «outra prova», na aceção da primeira destas disposições, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico, pelo que se considera que um passageiro que dispõe desse cartão tem uma «reserva confirmada», na aceção da segunda das referidas disposições, para o voo em questão, numa situação em que não está demonstrada nenhuma circunstância extraordinária específica.

2) O artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004

deve ser interpretado no sentido de que:

não se considera que um passageiro viaja a título gratuito ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção desta disposição, quando, por um lado, o operador turístico paga o preço do voo à transportadora aérea operadora em conformidade com as condições do mercado e, por outro lado, o preço da viagem organizada é pago a esse operador, não por esse passageiro, mas por um terceiro. Cabe a essa transportadora aérea demonstrar, segundo as modalidades previstas pelo direito nacional, que o referido passageiro viajou a título gratuito ou com essa tarifa reduzida.

Assinaturas