Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

21 de dezembro de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Artigo 2.º, alínea l) — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c) — Reserva de um voo através de uma plataforma eletrónica — Antecipação da hora de partida do voo pela transportadora aérea operadora — Qualificação — Receção da informação sobre a antecipação através de um endereço eletrónico que não pertence aos passageiros em causa — Diretiva 2000/31/CE — Comércio eletrónico — Artigo 11.º — Presunção de receção — Alcance da obrigação de informação da transportadora aérea operadora»

No processo C-263/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 26 de maio de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 15 de junho de 2020, no processo

Airhelp Limited

contra

Laudamotion GmbH,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

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

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação da Airhelp Limited, por D. Stanonik e E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– em representação da Laudamotion GmbH, por M. Klemm, Rechtsanwalt,

* Língua do processo: alemão.

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

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

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), 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), bem como do artigo 11.º da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico») (JO 2000, L 178, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Airhelp Limited à Laudamotion GmbH a respeito da recusa de esta última indemnizar passageiros aéreos, em cujos direitos a Airhelp sucede, em razão da antecipação do seu voo.

Quadro jurídico

Regulamento n.º 261/2004

3 Nos termos dos considerandos 1, 7 e 12 do Regulamento n.º 261/2004:

«(1) A ação da [União] no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

[…]

(7) A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de *dry lease* ou *wet lease*, ou de qualquer outra forma.

[…]

(12) Os transtornos e inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento dos voos deverão igualmente ser reduzidos. Para esse efeito, as transportadoras aéreas deverão ser persuadidas a informar os passageiros sobre os cancelamentos antes da hora programada de partida e, além disso, a oferecer-lhes um reencaminhamento razoável, por forma a permitir-lhes tomar outras disposições. Caso assim não procedam, as transportadoras

aéreas deverão indemnizar os passageiros, a menos que o cancelamento se tenha ficado a dever a circunstâncias excecionais que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.»

4 O artigo 2.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Definições», prevê:

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

[…]

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

5 O artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe, nos seus n.os 1 e 4:

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

a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e

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

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

[…]

4. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento recai sobre a transportadora aérea operadora.»

6 O artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe no seu n.º 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;

[…]»

7 O artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito de recurso», enuncia:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea operante de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

Diretiva 2000/31

8 A secção 3, intitulada «Contratos celebrados por meios eletrónicos», do capítulo II da Diretiva 2000/31 inclui os artigos 9.º a 11.º desta diretiva. O artigo 11.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Ordem de encomenda», dispõe no seu n.º 1:

«Os Estados-Membros assegurarão, salvo acordo em contrário das partes que não sejam consumidores, que, nos casos em que o destinatário de um serviço efetue a sua encomenda exclusivamente por meios eletrónicos, se apliquem os seguintes princípios:

– o prestador de serviços tem de acusar a receção da encomenda do destinatário do serviço, sem atraso injustificado e por meios eletrónicos,

– considera-se que a encomenda e o aviso de receção são recebidos quando as partes a que são endereçados têm possibilidade de aceder a estes.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

9 Dois passageiros aéreos reservaram, através de uma plataforma eletrónica de reserva, um voo entre Palma de Maiorca (Espanha) e Viena (Áustria), operado pela transportadora aérea Laudamotion. Aquando da reserva nessa plataforma, esses passageiros forneceram os seus endereços eletrónicos privados e os seus números de telefone. A referida plataforma procedeu à reserva do voo em nome dos passageiros junto da Laudamotion, tendo sido criado um endereço eletrónico específico para a referida reserva. Este endereço era o único endereço de contacto de que a Laudamotion dispunha.

10 A partida do voo reservado, inicialmente prevista para 14 de junho de 2018 às 14 h 40, foi antecipada pela transportadora aérea operadora para as 08 h 25 do mesmo dia, correspondendo a uma antecipação de mais de seis horas.

11 A Airhelp, à qual os dois passageiros cederam os seus eventuais direitos a uma indemnização nos termos do Regulamento n.º 261/2004, intentou uma ação no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria). Alegou que a transportadora aérea operadora era devedora do montante total de 500 euros pelos dois passageiros, nos termos do artigo 7.º, n.º 1,

alínea a), deste regulamento, devido à antecipação do voo em causa em mais de seis horas, da qual os passageiros tinham sido informados apenas quatro dias antes da partida prevista, a saber, em 10 de junho de 2018, pela plataforma de reserva.

12 A Laudamotion contestou a procedência do pedido da Airhelp com o fundamento de que a antecipação do voo em causa tinha sido comunicada, em tempo útil, em 23 e 29 de maio de 2018 para o endereço eletrónico específico fornecido pela plataforma de reserva.

13 Uma vez que o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou improcedente a ação da Airhelp, esta última interpôs recurso da sentença daquele órgão jurisdicional para o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio. Esta pergunta, nomeadamente, se a antecipação de um voo constitui um «cancelamento», na aceção do Regulamento n.º 261/2004, e questiona sobre o alcance da obrigação de informação da transportadora aérea operadora.

14 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio refere que partilha da posição do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha), segundo a qual uma antecipação importante do voo constitui um abandono do horário inicial de voo e, portanto, um «cancelamento», na aceção do artigo 2.º, alínea l), do referido regulamento.

15 Quanto à questão de saber se os passageiros no processo principal foram corretamente informados da antecipação do seu voo, o órgão jurisdicional de reenvio defende que, por força da legislação austríaca que transpõe a Diretiva 2000/31, surge uma presunção de notificação não apenas nos casos previstos no artigo 11.º, n.º 1, desta diretiva mas também no caso de uma simples troca de declarações por correio eletrónico. Isso significa, numa situação como a que está em causa no processo principal, que se considera que um passageiro foi informado da antecipação do seu voo quando a declaração da transportadora aérea operadora é acessível a esse passageiro. O órgão jurisdicional de reenvio pergunta, por conseguinte, se se deve aplicar a legislação nacional, a Diretiva 2000/31 ou o Regulamento n.º 261/2004, a fim de determinar se os passageiros no processo principal foram corretamente informados da antecipação do seu voo.

16 Foi nestas circunstâncias que o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretados no sentido de que o passageiro tem direito a indemnização quando a hora de partida tiver sido antecipada das [14 h 40] horas inicialmente previstas para as [08 h 25] horas do mesmo dia?

2) Deve o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), […] i) a iii), do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que, para determinar se o passageiro foi informado do cancelamento, há que atender exclusivamente aos termos desta disposição e de que se opõe à aplicação da legislação nacional sobre a receção de declarações, adotada na sequência da transposição da [Diretiva 2000/31], e que contém uma ficção relativa à receção da declaração?

3) Devem o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), […] i) a iii), do [Regulamento n.º 261/2004] e o artigo 11.º da Diretiva [2000/31] ser interpretados no sentido de que, em caso de reserva de um voo pelo passageiro através de uma plataforma de reservas, à qual o referido passageiro comunicou o seu número de telefone e o seu endereço eletrónico, mas a plataforma transmitiu à transportadora aérea o número de telefone e um endereço eletrónico gerado

automaticamente pela referida plataforma, o envio da notificação relativa à antecipação do voo para o endereço eletrónico gerado automaticamente deve ser considerada uma informação ou receção da notificação da antecipação do voo, mesmo que a plataforma de reservas não reenvie ao passageiro a notificação da transportadora aérea ou o faç[a] com atraso?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

17 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um voo é considerado cancelado quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em várias horas.

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

19 O conceito de «voo» não é definido pelo referido regulamento. Todavia, segundo jurisprudência constante, um voo consiste, em substância, numa «operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma "unidade" desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 19 e jurisprudência referida).

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

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

22 É certo que o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento não precisam o desfecho de uma antecipação de voo. Todavia, segundo jurisprudência constante, a interpretação de uma disposição do direito da União deve ter em conta os seus termos, mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 41 e jurisprudência referida).

23 A este respeito, no que respeita ao contexto em que se inserem o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, importa salientar que este regulamento se refere às hipóteses de antecipação de um voo no âmbito dos reencaminhamentos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ii) e iii), do referido regulamento. Com efeito, esta última disposição prevê que a transportadora aérea operadora é obrigada a indemnizar o passageiro cujo voo tenha sido cancelado, salvo se essa transportadora o informar do cancelamento nos prazos previstos nesta

disposição e oferecer reencaminhamento que permita ao passageiro partir, consoante o caso, uma a duas horas antes da hora programada de partida, bem como chegar ao seu destino final, consoante o caso, até quatro ou duas horas depois da hora inicialmente programada de chegada.

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

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

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

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

28 Assim, uma vez que o Regulamento n.º 261/2004 visa ressarcir, de forma uniforme e imediata, os diferentes prejuízos constituídos pelos inconvenientes sérios no transporte aéreo de passageiros (Acórdão de 3 de setembro de 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, n.º 25 e jurisprudência referida) e, tendo em conta os inconvenientes sérios que podem ser causados aos passageiros em circunstâncias como as referidas no n.º 24 do presente acórdão, há que interpretar o conceito de «cancelamento» no sentido de que engloba a situação em que um voo sofreu uma antecipação significativa.

29 A este respeito, há que distinguir as situações em que a antecipação não tem incidência ou tem uma incidência insignificante sobre a possibilidade de os passageiros aéreos disporem livremente do seu tempo das que dão origem a inconvenientes sérios devido a uma antecipação significativa de um voo, como descrito nos n.os 24 e 25 do presente acórdão.

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

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

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

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

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

35 Tendo em conta o que precede, há que responder à primeira questão que o artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um voo é considerado «cancelado» quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em, pelo menos, uma hora.

Quanto à segunda questão

36 Com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o cumprimento da obrigação de informar em tempo útil o passageiro aéreo do cancelamento do seu voo deve ser apreciado exclusivamente à luz do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, e não à luz da legislação nacional que transpõe o artigo 11.º da Diretiva 2000/31, relativo à notificação no âmbito de contratos celebrados por meios eletrónicos.

37 No que respeita, antes de mais, ao artigo 11.º da Diretiva 2000/31, este prevê, no seu n.º 1, que os Estados-Membros assegurarão que, nos casos em que o destinatário de um serviço efetue a sua encomenda exclusivamente por meios eletrónicos, por um lado, o prestador «acus[e] a receção da encomenda do destinatário do serviço, sem atraso injustificado e por meios eletrónicos» e, por outro, que «[se considere] que a encomenda e o aviso de receção são recebidos quando as partes a que são endereçados têm possibilidade de aceder a estes».

38 A aplicação deste artigo 11.º pressupõe que o prestador de serviços disponha de meios para contactar diretamente o destinatário do serviço que o encomendou por meios eletrónicos.

39 Ora, como salientou o advogado-geral no n.º 23 das suas conclusões, a informação relativa ao cancelamento de um voo, na aceção do artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, não constitui uma «encomenda» nem um «aviso de receção» na aceção do artigo 11.º da Diretiva 2000/31, de modo que uma situação como a que está em causa no processo principal não está abrangida pelo âmbito de aplicação material desse artigo 11.º

40 Em seguida, no que respeita à disposição nacional em causa no processo principal, o órgão jurisdicional de reenvio referiu que esta vai além da Diretiva 2000/31, na medida em que a presunção de receção prevista no artigo 11.º, n.º 1, desta diretiva se aplica não só às «encomendas» e aos «avisos de receção» mas também a todos os outros documentos eletrónicos

juridicamente pertinentes, incluindo os documentos relativos à reserva de voos e às alterações dessa reserva. No entanto, esta disposição de direito nacional não pode prejudicar os requisitos de aplicação das disposições do Regulamento n.º 261/2004.

41 A este respeito, há que salientar que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 prevê que os passageiros cujo voo tenha sido cancelado têm direito a uma indemnização, salvo se tiverem sido informados do cancelamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i) a iii), deste regulamento.

42 Neste contexto, importa sublinhar que o artigo 5.º do referido regulamento prevê um requisito suplementar a cargo da transportadora aérea operadora. Com efeito, resulta do n.º 4 deste artigo que o ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento recai sobre a transportadora aérea operadora. O facto de esse ónus recair sobre a transportadora aérea operadora permite garantir o elevado nível de proteção dos passageiros mencionado no considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004.

43 No caso em apreço, resulta dos factos do processo principal que a reserva foi efetuada através de um intermediário. Na presença de um intermediário, o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), deste regulamento opõe-se, em princípio, à aplicação de uma presunção, como a que decorre das disposições nacionais em causa no processo principal, segundo a qual se presume que uma comunicação é efetuada entre o prestador de serviços e o destinatário do serviço em causa, para demonstrar que a comunicação foi efetuada ao passageiro. Com efeito, se a transportadora aérea operadora comunicar unicamente com o intermediário, isso não é, por si só, suficiente para considerar que a comunicação ao passageiro foi efetuada.

44 No entanto, se o passageiro autorizar expressamente o intermediário a receber a informação transmitida pela transportadora aérea operadora e se essa autorização for do conhecimento dessa transportadora, há que considerar que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 não se opõe a uma presunção como a que decorre da legislação nacional em causa no processo principal.

45 Incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio proceder à verificação destes elementos à luz das circunstâncias do litígio no processo principal.

46 Tendo em conta o que precede, há que responder à segunda questão que o cumprimento da obrigação de informar em tempo útil o passageiro do cancelamento do seu voo deve ser apreciado exclusivamente à luz do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, em conjugação com o artigo 5.º, n.º 4, deste regulamento.

Quanto à terceira questão

47 Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que se considera que o passageiro aéreo, que reservou um voo através de um intermediário, foi informado do cancelamento desse voo quando a transportadora aérea operadora transmitiu a informação relativa ao cancelamento a esse intermediário, através do qual o contrato de transporte aéreo foi celebrado com esse passageiro, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, se esse intermediário não tiver informado o passageiro do mencionado cancelamento no prazo previsto na referida disposição.

48 Esta questão assenta na premissa de que o passageiro não autorizou o intermediário a receber a informação transmitida pela transportadora aérea operadora, em conformidade com as modalidades indicadas no n.º 44 do presente acórdão.

49 O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 enuncia que, em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa 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 do voo nas condições previstas nessa primeira disposição.

50 Como foi recordado no n.º 42 do presente acórdão, o artigo 5.º, n.º 4, do referido regulamento dispõe que o ónus da prova relativamente à questão de saber se o passageiro foi atempadamente informado do cancelamento do voo em causa recai sobre a transportadora aérea operadora.

51 Decorre da redação clara destas disposições que, uma vez que a transportadora aérea operadora não está em condições de provar que o passageiro em causa foi informado do cancelamento do seu voo pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, é obrigada a pagar uma indemnização em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

52 A este respeito, o Tribunal de Justiça já declarou que tal interpretação é válida não só quando o contrato de transporte foi celebrado diretamente entre o passageiro em causa e a transportadora aérea mas também quando este contrato foi celebrado por intermédio de um terceiro como, no processo principal, uma plataforma em linha (v., neste sentido, Acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 26).

53 Com efeito, como decorre tanto do artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004 como dos considerandos 7 e 12 deste, a transportadora aérea operadora que opere ou pretende operar um voo é a única responsável pela indemnização dos passageiros pelo incumprimento das obrigações decorrentes deste regulamento, incluindo, nomeadamente, a obrigação de informação prevista no seu artigo 5.º, n.º 1, alínea c) (Acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 27).

54 Não obstante, importa salientar que o cumprimento, pela transportadora aérea operadora, das obrigações que lhe incumbem por força do Regulamento n.º 261/2004 não prejudica o direito de a referida transportadora exigir uma indemnização, nos termos do direito nacional aplicável, a qualquer pessoa que tenha causado o incumprimento por parte dessa transportadora das suas obrigações, incluindo a terceiros, como previsto no artigo 13.º deste regulamento (v., neste sentido, Acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 29 e jurisprudência referida).

55 Uma vez que este artigo menciona expressamente terceiros, daqui decorre que o Regulamento n.º 261/2004 não condiciona o direito de a transportadora aérea operadora exigir indemnização na existência de um contrato que vincule esta última e o intermediário, o qual é invocado pelo passageiro para reservar o seu voo.

56 Tendo em conta o que precede, há que responder à terceira questão que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que se considera que o passageiro aéreo, que reservou um voo através de um intermediário, não foi informado do cancelamento desse voo quando, embora a transportadora aérea operadora tenha transmitido a informação relativa a esse cancelamento ao mesmo intermediário, através do qual o contrato de transporte aéreo foi celebrado com esse passageiro, pelo menos duas semanas antes da hora

programada de partida, esse intermediário não informou o passageiro do mencionado cancelamento no prazo previsto na referida disposição e de que o mesmo passageiro não autorizou expressamente o intermediário a receber a informação transmitida pela mencionada transportadora aérea operadora.

Quanto às despesas

57 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 (Primeira Secção) declara:

1) **O artigo 2.º, alínea l), e o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), 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 voo é considerado «cancelado» quando a transportadora aérea operadora antecipa esse voo em, pelo menos, uma hora.**

2) **O cumprimento da obrigação de informar em tempo útil o passageiro do cancelamento do seu voo deve ser apreciado exclusivamente à luz do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, em conjugação com o artigo 5.º, n.º 4, deste regulamento.**

3) **O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que se considera que o passageiro aéreo, que reservou um voo através de um intermediário, não foi informado do cancelamento desse voo quando, embora a transportadora aérea operadora tenha transmitido a informação relativa a esse cancelamento ao mesmo intermediário, através do qual o contrato de transporte aéreo foi celebrado com esse passageiro, pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, esse intermediário não informou o passageiro do mencionado cancelamento no prazo previsto na referida disposição e de que o mesmo passageiro não autorizou expressamente o intermediário a receber a informação transmitida pela mencionada transportadora aérea operadora.**

Assinaturas