

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

19 de Novembro de 2009\*

Nos processos apensos C-402/07 e C-432/07,

que têm por objecto pedidos de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentados pelo Bundesgerichtshof (Alemanha) e pelo Handelsgericht Wien (Áustria), por decisões de 17 de Julho e 26 de Junho de 2007, entrados no Tribunal de Justiça, respectivamente, em 30 de Agosto e 18 de Setembro de 2007, nos processos

**Christopher Sturgeon,**

**Gabriel Sturgeon,**

**Alana Sturgeon**

contra

**Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),**

\* Língua do processo: alemão.

**Stefan Böck,**

**Cornelia Lepuschitz**

contra

**Air France SA (C-432/07),**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente da Terceira Secção, exercendo funções de presidente da Quarta Secção, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis e J. Malenovský (relator), juízes,

advogada-geral: E. Sharpston,  
secretário: R. Şereş, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 24 de Setembro de 2008,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de C. Sturgeon, G. Sturgeon e A. Sturgeon, por R. Schmid, Rechtsanwalt,
  
- em representação de S. Böck e C. Lepuschitz, por M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,
  
- em representação da Condor Flugdienst GmbH, por C. Marko e C. Döring, Rechtsanwälte,
  
- em representação da Air France SA, por O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,
  
- em representação do Governo austríaco, por E. Riedl, na qualidade de agente,
  
- em representação do Governo grego, por S. Chala e D. Tsagkaraki, na qualidade de agentes,
  
- em representação do Governo francês, por G. de Bergues e A. Hare, na qualidade de agentes,



profere o presente

### Acórdão

- 1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objecto a interpretação dos artigos 2.º, alínea l), 5.º, 6.º e 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 L 46, p. 1).
  
- 2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios que opõem, por um lado, C. Sturgeon e a sua família (a seguir «membros da família Sturgeon») à companhia aérea Condor Flugdienst GmbH (a seguir «Condor») (C-402/07) e, por outro, S. Böck e C. Lepuschitz à companhia aérea Air France SA (a seguir «Air France») (C-432/07), a respeito da recusa destas companhias aéreas de indemnizarem esses passageiros, que foram transportados para o aeroporto de destino, com atrasos de, respectivamente, 25 e 22 horas em relação à hora de chegada prevista.

### Quadro jurídico

- 3 O primeiro a quarto considerandos do Regulamento n.º 261/2004 enunciam o seguinte:  
  
«(1) A acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objectivo de garantir um elevado nível de protecção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de protecção dos consumidores em geral.

- (2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.
- (3) Embora o Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de Fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares [(JO L 36, p. 5)], estabeleça um nível básico de protecção para os passageiros, o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis.
- (4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de protecção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.»

4 Nos termos do décimo quinto considerando do Regulamento n.º 261/2004:

«Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efectuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

5 O artigo 2.º do referido regulamento, que tem por 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.»

6 O artigo 5.º do mesmo regulamento, cuja epígrafe é «Cancelamento», dispõe:

«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

[...]

- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

[...]

- 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.

[...]

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º [...] se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

[...]»



- 7 O artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, que tem por epígrafe «Atrasos», é do seguinte teor:

«1. Quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar:

- a) Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou
- b) Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou
- c) Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:

- i) a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e
- ii) quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e

- iii) quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º

2. De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância.»

8 O artigo 7.º do referido regulamento, cuja epígrafe é «Direito a indemnização», dispõe:

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

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

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.

2. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

- a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou
  
- b) Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou
  
- c) Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50%.

[...]»

- 9 O artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento prevê que, em caso de remissão para este artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre, segundo esse n.º 1, alínea a), o reembolso do bilhete e um voo de regresso para o primeiro ponto de partida ou, segundo o referido n.º 1, alíneas b) e c), o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final.

- 10 Nos termos do artigo 9.º do Regulamento n.º 261/2004, em caso de remissão para este artigo, devem ser oferecidos a título gratuito aos passageiros, de acordo com o n.º 1, alínea a), dessa disposição, refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera, de acordo com o n.º 1, alíneas b) e c), dessa disposição, alojamento em hotel e transporte entre o aeroporto e o local de alojamento, e, segundo o n.º 2 da mesma disposição e também a título gratuito, a possibilidade de efectuar duas chamadas telefónicas ou de enviar dois telex, duas mensagens via fax ou duas mensagens por correio electrónico.

### **Litígios nos processos principais e questões prejudiciais**

#### *Processo C-402/07*

- 11 Os membros da família Sturgeon reservaram na Condor uma viagem de ida e volta, de Frankfurt am Main (Alemanha) para Toronto (Canadá).
- 12 A partida do voo de regresso, Toronto-Frankfurt am Main, estava prevista para 9 de Julho de 2005, às 16h 20. Após as formalidades de embarque, os passageiros desse voo foram informados de que este tinha sido cancelado, conforme aparecia indicado no painel de partidas do aeroporto. Levantaram a bagagem e foram seguidamente levados para um hotel, onde pernoitaram. No dia seguinte, esses passageiros efectuaram as formalidades de embarque no balcão de outra companhia aérea, para um voo que tinha o mesmo número da sua reserva. A Condor não programou um novo voo sob o mesmo número para o dia em questão. Foram atribuídos aos passageiros lugares diferentes daqueles que lhes haviam sido atribuídos na véspera. A reserva também não foi transformada em reserva para um voo programado por outra companhia. O voo em causa chegou a Frankfurt am Main, no dia 11 de Julho de 2005, pelas 7 horas, ou seja, com cerca de 25 horas de atraso em relação à hora prevista.

- 13 Os membros da família Sturgeon consideraram que, atendendo a todas as circunstâncias acima mencionadas, em particular ao atraso de mais de 25 horas, não houve um atraso do referido voo, mas sim um cancelamento do mesmo.
- 14 Os membros da família Sturgeon intentaram no Amtsgericht Rüsselsheim (Alemanha) uma acção contra a Condor, à qual pediram, por um lado, uma indemnização de 600 euros por pessoa e, por outro, uma indemnização suplementar, dado que, em seu entender, o prejuízo sofrido não resultava de um atraso, mas sim do cancelamento de um voo.
- 15 A Condor pediu que essa acção fosse julgada improcedente, com fundamento em que houve um atraso e não o cancelamento do voo em questão. Após ter justificado esse atraso, antes da propositura da acção, com a passagem de um furacão sobre o mar das Caraíbas, nessa acção, a Condor imputou o referido atraso a problemas técnicos do avião e a doença da tripulação.
- 16 O Amtsgericht Rüsselsheim concluiu que não se tratava de um cancelamento, mas sim de um atraso e, por conseguinte, julgou improcedente o pedido de indemnização apresentado pelos membros da família Sturgeon. Estes recorreram dessa decisão para o Landgericht Darmstadt, que confirmou a sentença proferida em primeira instância.
- 17 Os membros da família Sturgeon interpuseram então recurso de «Revision» para o Bundesgerichtshof.

18 Considerando que a decisão a proferir no referido recurso dependia da interpretação dos artigos 2.º, alínea l), e 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, o Bundesgerichtshof decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) Ao interpretar o conceito de ‘cancelamento’ deve ser considerado decisivo se a programação inicial de voo foi abandonada, de modo que um atraso, independentemente da sua duração, não constitui um cancelamento quando a companhia aérea não abandona a programação do voo inicial?
- 2) Em caso de resposta negativa à primeira questão: em que circunstâncias deve o atraso do voo programado ser tratado já não como atraso mas como cancelamento? A resposta a esta questão depende da duração do atraso?»

*Processo C-432/07*

19 S. Böck e C. Lepuschitz reservaram na Air France uma viagem de ida e volta, em voos regulares, de Viena (Áustria) para a Cidade do México (México), via Paris (França).

20 A partida do voo Cidade do México-Paris, em que S. Böck e C. Lepuschitz deviam embarcar, estava programada para o dia 7 de Março de 2005, às 21h 30. No momento em que efectuavam as formalidades de embarque, os interessados foram imediatamente informados de que o seu voo fora cancelado, não tendo feito o *check-in*. Este cancelamento era a consequência de uma alteração da programação dos voos entre a Cidade do México e Paris, resultante de uma avaria técnica numa aeronave que devia assegurar a ligação entre Paris e a Cidade do México, bem como da observância do tempo de repouso da tripulação, imposta por lei.

- 21 A fim de chegarem mais cedo ao seu destino, S. Böck e C. Lepuschitz aceitaram a oferta, que lhes foi feita pela Air France, de embarque num voo assegurado pela companhia aérea Continental Airlines, cuja partida estava programada para o dia seguinte, 8 de Março de 2005, às 12h 20. Os seus bilhetes foram anulados antes de lhes terem sido entregues novos bilhetes no balcão desta última companhia.
- 22 Os outros passageiros do referido voo Cidade do México-Paris, que não voaram na Continental Airlines, saíram da Cidade do México, juntamente com mais alguns passageiros, a 8 de Março de 2005, às 19h 35. Este voo, a cujo número inicial foi acrescentada a letra «A», foi efectuado além do voo regular igualmente assegurado pela Air France no mesmo dia.
- 23 S. Böck e C. Lepuschitz chegaram a Viena com quase 22 horas de atraso relativamente ao horário previsto.
- 24 Os interessados intentaram no Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Áustria) uma acção contra a Air France, à qual pediram uma quantia de 600 euros por pessoa, a título de indemnização, com base nos artigos 5.º e 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, devido ao cancelamento do seu voo. O referido tribunal julgou esse pedido improcedente, com o fundamento de que, apesar do atraso manifesto do voo, o Regulamento n.º 261/2004 não permitia concluir que se tinha tratado de um cancelamento. S. Böck e C. Lepuschitz interpuseram recurso dessa decisão para o Handelsgericht Wien.

25 Nestas condições, o Handelsgericht Wien decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) O artigo 5.º, em conjugação com os artigos 2.º, alínea l), e 6.º do Regulamento [...] n.º 261/2004 [...], deve ser interpretado no sentido de que o adiamento da partida de um voo por 22 horas constitui um ‘atraso’ na acepção do artigo 6.º?»
- 2) O artigo 2.º, alínea l), do Regulamento [...] n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que os casos em que os passageiros são transportados [com] um atraso considerável (22 horas), num voo a cujo número inicial foi [acrescentada] a letra ‘A’ e no qual embarcou apenas uma parte — a qual, no entanto, não deixa de ser considerável — dos passageiros com reserva para o voo inicial e ainda outros passageiros sem reserva para o mesmo voo, constituem um ‘cancelamento’ e não um ‘atraso’?

Em caso de resposta afirmativa à segunda questão:

- 3) O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento [...] n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma avaria no avião e as consequentes alterações ao [horário] de voo constituem circunstâncias extraordinárias (que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis)?»

26 Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 19 de Outubro de 2007, os processos C-402/07 e C-432/07 foram apensos para efeitos das fases escrita e oral e do acórdão.



## Quanto às questões prejudiciais

- 27 Perante os tribunais de reenvio, os recorrentes nos processos principais pedem, respectivamente, à Condor e à Air France o pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, pelo facto de essas companhias os terem transportado para o aeroporto de destino, com atrasos de, respectivamente, 25 e 22 horas em relação à hora de chegada prevista. A Condor e a Air France afirmam que os recorrentes não têm direito a indemnização, dado que, por um lado, não houve cancelamento mas sim atraso dos voos em causa e que, por outro, o Regulamento n.º 261/2004 só prevê um direito a indemnização em caso de cancelamento do voo. Além disso, essas companhias aéreas alegam que a chegada tardia dos referidos voos se ficou a dever a problemas técnicos da aeronave, que são abrangidos pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, o que as exonera da obrigação de pagar uma indemnização.
- 28 Nestas condições, para fornecer aos tribunais de reenvio uma resposta útil, há que entender as questões colocadas no sentido de que têm essencialmente por objecto saber:
- se um atraso de um voo deve ser considerado um cancelamento, na acepção dos artigos 2.º, alínea l), e 5.º do Regulamento n.º 261/2004, quando esse atraso seja considerável;
  - se os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, e
  - se um problema técnico numa aeronave é abrangido pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

*Quanto à primeira parte das questões prejudiciais, relativa ao conceito de atraso*

- 29 O Regulamento n.º 261/2004 não contém a definição de «atraso do voo». Este conceito pode, no entanto, ser precisado à luz do contexto em que está inserido.
- 30 Há que recordar a este respeito, em primeiro lugar, que um «voo», na acepção do Regulamento n.º 261/2004, consiste numa operação de transporte aéreo realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário (acórdão de 10 de Julho de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Colect., p. I-5237, n.º 40). Assim, o itinerário constitui um elemento essencial do voo, uma vez que este último é efectuado em conformidade com uma programação previamente estabelecida pela transportadora.
- 31 Por outro lado, resulta do artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004 que o legislador comunitário adoptou um conceito de «atraso do voo» que só tem em conta a hora de partida prevista e que implica, por conseguinte, que, após a hora de partida, os outros elementos que caracterizam o voo devem permanecer inalterados.
- 32 Assim, um voo está «atrasa[do]», na acepção do artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, se for efectuado em conformidade com a programação inicialmente prevista, mas se a hora efectiva da sua partida sofrer um atraso em relação à hora de partida prevista.
- 33 Em segundo lugar, importa assinalar que, de acordo com o artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, diferentemente do atraso do voo, o cancelamento é a consequência do facto de um voo inicialmente previsto não ter sido realizado. Decorre do exposto que, deste ponto de vista, os voos cancelados e os voos atrasados constituem duas categorias de voos bem distintas. Assim, não é possível inferir deste regulamento que um voo atrasado possa ser qualificado de «voo cancelado» pelo simples facto de o atraso se ter prolongado, mesmo de maneira considerável.

34 Por conseguinte, não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, e mesmo que esta seja considerável, foi cancelado, quando dê lugar a uma partida conforme com a programação inicialmente prevista.

35 Nestas condições, quando os passageiros são transportados num voo cuja hora de partida sofre um atraso em relação à hora de partida inicialmente prevista, o voo só pode ser qualificado de «cancelado» se a transportadora aérea assegurar o transporte dos passageiros noutro voo, cuja programação inicial difira da do voo inicialmente previsto.

36 Assim, é, em princípio, possível concluir pela existência de um cancelamento, quando o voo inicialmente previsto e atrasado for transferido para outro voo, isto é, quando a programação do voo inicial é abandonada e os passageiros deste se juntam aos passageiros de um voo igualmente programado, independentemente do voo para o qual os passageiros assim transferidos efectuaram as suas reservas.

37 Ao invés, não é, em princípio, possível concluir pela existência de um atraso ou de um cancelamento de um voo, com base na indicação de «atrasado» ou de «cancelado» constante do painel de partidas do aeroporto ou dada pelo pessoal da transportadora aérea. De igual modo, não constitui, em princípio, um elemento decisivo o facto de os passageiros levantarem as suas bagagens ou receberem novos cartões de embarque. Com efeito, essas circunstâncias não estão relacionadas com as características objectivas do voo enquanto tal. Podem ser imputáveis a erros de qualificação ou a factores específicos do aeroporto em causa, ou podem ainda impor-se devido ao tempo de espera e à necessidade de os passageiros em questão passarem uma noite num hotel.

38 Em princípio, também não é determinante que a composição do grupo de passageiros inicialmente titulares de uma reserva seja essencialmente idêntica à do grupo transportado ulteriormente. Com efeito, na medida em que o atraso em relação à hora de partida inicialmente prevista se prolongue, o número de passageiros que compõem o primeiro desses grupos pode diminuir, pelo facto de alguns passageiros serem reencaminhados para outro voo e de outros passageiros desistirem, por razões

peçoais, de embarcar no voo atrasado. Inversamente, na medida em que tenham vagado lugares no voo inicialmente previsto, nada se opõe a que a transportadora aceite mais passageiros, antes da descolagem da aeronave cujo voo está atrasado.

- 39 Tendo em conta o exposto, há que responder à primeira parte das questões colocadas que os artigos 2.º, alínea l), 5.º e 6.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, e mesmo que esta seja considerável, foi cancelado, quando se realiza em conformidade com a programação inicialmente prevista pela transportadora aérea.

*Quanto à segunda parte das questões prejudiciais, relativa ao direito a indemnização em caso de atraso*

- 40 O artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe que, em caso de cancelamento de um voo, os passageiros afectados têm o direito de receber uma indemnização da transportadora aérea operadora, nos termos do artigo 7.º desse regulamento.

- 41 Em contrapartida, não decorre expressamente da redacção do Regulamento n.º 261/2004 que os passageiros de voos atrasados beneficiem desse direito. Todavia, como o Tribunal de Justiça frisou na sua jurisprudência, na interpretação de uma disposição de direito comunitário, há que atender não apenas aos respectivos termos mas também ao seu contexto e aos objectivos prosseguidos pela regulamentação em que se insere (v., designadamente, acórdãos de 19 de Setembro de 2000, Alemanha/Comissão, C-156/98, Colect., p. I-6857, n.º 50, e de 7 de Dezembro de 2006, SGAE, C-306/05, Colect., p. I-11519, n.º 34).

42 A este respeito, o dispositivo de um acto comunitário é indissociável da sua fundamentação e deve ser interpretado, se necessário, tendo em conta os motivos que levaram à sua adopção (acórdão de 29 de Abril de 2004, Itália/Comissão, C-298/00 P, Colect., p. I-4087, n.º 97 e jurisprudência referida).

43 Ora, importa observar que, apesar de a possibilidade de invocar «circunstâncias extraordinárias», que permite às transportadoras aéreas exonerarem-se do pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, só estar prevista no artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento, que diz respeito ao cancelamento de voos, o décimo quinto considerando do referido regulamento enuncia que essa justificação também pode ser invocada quando uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia, provoque «um atraso considerável [ou] um atraso de uma noite». Como o conceito de atraso considerável é referido no contexto de circunstâncias extraordinárias, deve entender-se que o legislador também ligou esse conceito ao direito a indemnização.

44 Esta conclusão é implicitamente corroborada pelo objectivo do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que decorre do primeiro ao quarto considerando deste regulamento, em particular do segundo considerando, que o referido regulamento visa garantir um elevado nível de protecção dos passageiros aéreos, independentemente do facto de se encontrarem numa situação de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso do voo, uma vez que são todos vítimas dos mesmos sérios transtornos e inconvenientes ligados ao transporte aéreo.

45 Esta conclusão é válida, *a fortiori*, porque as disposições que concedem direitos aos passageiros aéreos, inclusive as que conferem um direito a indemnização, devem ser interpretadas em sentido amplo (v., neste sentido, acórdão de 22 de Dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Colect., p. I-11061, n.º 17).

46 Nestas circunstâncias, não é, *a priori*, possível presumir que os passageiros de voos atrasados são privados de um direito a indemnização e não podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos do reconhecimento desse direito.

- 47 Em seguida, importa observar que, segundo um princípio geral de interpretação, um acto comunitário deve ser interpretado, na medida do possível, de forma que não ponha em causa a sua validade (v., neste sentido, acórdão de 4 de Outubro de 2001, Itália/Comissão, C-403/99, Colect., p. I-6883, n.º 37). De igual modo, quando uma disposição de direito comunitário seja susceptível de várias interpretações, deve dar-se prioridade à que é adequada para salvaguardar o seu efeito útil (v., designadamente, acórdãos de 22 de Setembro de 1988, Land do Sarre e o., 187/87, Colect., p. 5013, n.º 19, e de 24 de Fevereiro de 2000, Comissão/França, C-434/97, Colect., p. I-1129, n.º 21).
- 48 Deve observar-se, a este respeito, que todos os actos comunitários devem ser interpretados em conformidade com o direito primário no seu todo, inclusivamente com o princípio da igualdade de tratamento, que exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objectivamente justificado (acórdãos de 14 de Dezembro de 2004, Swedish Match, C-210/03, Colect., p. I-11893, n.º 70, e de 10 de Janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Colect., p. I-403, n.º 95).
- 49 Tendo em conta o objectivo do Regulamento n.º 261/2004, que consiste em reforçar a protecção dos passageiros aéreos, mediante a reparação dos prejuízos causados aos interessados quando do transporte aéreo, as situações abrangidas por esse regulamento devem ser comparadas, nomeadamente, em função do tipo e da importância dos diferentes inconvenientes e dos prejuízos sofridos pelos passageiros em causa (v., neste sentido, acórdão IATA e ELFAA, já referido, n.ºs 82, 85, 97 e 98).
- 50 No presente caso, há que comparar a situação de passageiros de voos atrasados com a de passageiros de voos cancelados.
- 51 Importa recordar, a este respeito, que o Regulamento n.º 261/2004 visa reparar os prejuízos de maneira uniforme e imediata, através de diversas formas de intervenção que são objecto de regimes respeitantes à recusa de embarque, ao cancelamento e ao atraso considerável de um voo (v., neste sentido, acórdão IATA e ELFAA, já referido, n.º 43).

- 52 Através dessas intervenções, o Regulamento n.º 261/2004 visa reparar, designadamente, o prejuízo que consiste no tempo perdido pelos passageiros afectados, o qual, tendo em conta o seu carácter irreversível, só pode ser compensado através de uma indemnização.
- 53 Ora, cumpre observar, relativamente a esta questão, que o referido prejuízo é sofrido tanto pelos passageiros de voos cancelados como pelos passageiros de voos atrasados, se o tempo de transporte destes passageiros, até chegarem ao seu destino, for superior ao que havia sido inicialmente estabelecido pela transportadora aérea.
- 54 Por conseguinte, importa concluir que os passageiros de um voo cancelado e os passageiros de um voo atrasado sofrem um prejuízo análogo, consistente numa perda de tempo, encontrando-se, assim, em situações comparáveis para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 55 Mais precisamente, a situação de passageiros de voos atrasados não se distingue muito da dos passageiros de voos cancelados que são reencaminhados em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 e que podem ser informados do cancelamento do voo, *in extremis*, no próprio momento em que chegam ao aeroporto (v. acórdão de 9 de Julho de 2009, Rehder, C-204/08, Colect., p. I-6073, n.º 19).
- 56 Com efeito, por um lado, estas duas categorias de passageiros são, em princípio, informadas no mesmo momento do incidente que dificulta o seu transporte aéreo. Por outro lado, ainda que sejam transportados até ao seu destino final, chegam a esse destino posteriormente à hora inicialmente prevista e, por conseguinte, perdem o mesmo tempo.

- 57 Dito isto, os passageiros reencaminhados em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 têm direito à indemnização prevista no artigo 7.º deste regulamento, se a transportadora não os reencaminhar para um voo que parta até uma hora antes da hora de partida prevista e chegue ao seu destino final até duas horas depois da hora de chegada prevista. Esses passageiros adquirem, assim, um direito a indemnização quando o tempo que perderam seja igual ou superior a três horas relativamente à duração inicialmente prevista pela transportadora.
- 58 Ao invés, se os passageiros de voos atrasados não adquirissem um direito a indemnização, seriam tratados de maneira menos favorável, apesar de, muito provavelmente, perderem o mesmo tempo, a saber, três horas ou mais, quando do seu transporte.
- 59 Ora, nenhuma consideração objectiva parece poder justificar tal diferença de tratamento.
- 60 Sendo análogos os prejuízos sofridos pelos passageiros aéreos em caso de cancelamento ou de atraso considerável, os passageiros de voos atrasados e os passageiros de voos cancelados não podem ser tratados de maneira diferente, sob pena de se violar o princípio da igualdade de tratamento. Esta conclusão impõe-se, *a fortiori*, à luz do objectivo prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, que consiste em elevar o nível de protecção de todos os passageiros aéreos.
- 61 Nestas condições, deve concluir-se que os passageiros de voos atrasados podem invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando o tempo que perderam por causa desses voos seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea.



- 62 Por outro lado, esta solução está em conformidade com o décimo quinto considerando do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, tal como foi afirmado no n.º 43 do presente acórdão, deve entender-se que, nesse considerando, o legislador também ligou o conceito de «atraso considerável» ao direito a indemnização. Ora, há que assinalar que este conceito corresponde a um atraso ao qual o legislador associa determinadas consequências jurídicas. Uma vez que o artigo 6.º deste regulamento já admite tais consequências jurídicas no caso de determinados voos atrasados duas horas, o seu décimo quinto considerando abrange forçosamente atrasos de três horas ou mais.
- 63 Importa precisar que o montante da indemnização devida a um passageiro nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 pode ser reduzido 50% se os requisitos previstos no n.º 2 do mesmo artigo estiverem preenchidos. Apesar de esta última disposição só referir a hipótese do reencaminhamento do passageiro, deve observar-se que a redução do montante da indemnização prevista depende exclusivamente do atraso sofrido pelos passageiros, pelo que nada se opõe à aplicação, *mutatis mutandis*, desta disposição às indemnizações pagas aos passageiros de voos atrasados. Resulta do exposto que o montante da indemnização devida ao passageiro de um voo atrasado, que chega ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista, pode ser reduzido 50%, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, quando o atraso, no caso de um voo não abrangido pelo artigo 7.º, n.º 2, alíneas a) e b), for inferior a quatro horas.
- 64 A conclusão enunciada no n.º 61 do presente acórdão não é infirmada pelo facto de o artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004 prever, para os passageiros de voos atrasados, diferentes formas de assistência enunciadas nos artigos 8.º e 9.º deste regulamento.
- 65 Com efeito, como já foi declarado pelo Tribunal de Justiça, o Regulamento n.º 261/2004 prevê diversas formas de intervenção para reparar, de maneira uniforme e imediata, os diferentes prejuízos constituídos pelos inconvenientes devidos aos atrasos no transporte aéreo de passageiros (v., neste sentido, acórdão IATA e ELFAA, já referido, n.ºs 43 e 45).

- 66 Essas medidas são autónomas, no sentido de que correspondem a finalidades diferentes e visam atenuar os diversos prejuízos gerados por tais atrasos.
- 67 Assim sendo, cumpre recordar que, através da adopção do Regulamento n.º 261/2004, o legislador também visava ponderar os interesses dos passageiros aéreos e das transportadoras aéreas. Tendo estabelecido alguns direitos a favor desses passageiros, previu, simultaneamente, no décimo quinto considerando e no artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento que as transportadoras aéreas não estão obrigadas a pagar uma indemnização, se puderem provar que o cancelamento ou o atraso considerável se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora aérea.
- 68 Por outro lado, deve frisar-se que o cumprimento das obrigações exigidas pelo Regulamento n.º 261/2004 não prejudica o direito de essas transportadoras exigirem uma indemnização a qualquer pessoa que tenha causado o atraso, incluindo terceiros, conforme está previsto no artigo 13.º desse regulamento. Esta indemnização é, pois, susceptível de atenuar, se não mesmo de eliminar, o encargo financeiro suportado pelas referidas transportadoras em consequência daquelas obrigações. Além disso, não se afigura inadequado que estas últimas sejam suportadas de imediato, sob reserva do direito a indemnização supramencionado, pelas transportadoras aéreas a que os passageiros afectados estão vinculados por um contrato de transporte que lhes dá direito a um voo que não deveria ser cancelado nem atrasado (acórdão IATA e ELFAA, já referido, n.º 90).
- 69 Tendo em conta as considerações que precedem, há que responder à segunda parte das questões prejudiciais que os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea. Todavia, tal atraso não confere aos passageiros o direito a uma indemnização, se a transportadora aérea puder provar que o atraso considerável se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas

mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora.

*Quanto à terceira questão no processo C-432/07, relativa às circunstâncias extraordinárias resultantes de um problema técnico da aeronave*

- 70 O Tribunal de Justiça já decidiu que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico numa aeronave, que implica o cancelamento de um voo, não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção dessa disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo (acórdão Wallentin-Hermann, já referido, n.º 34).
- 71 A mesma conclusão impõe-se quando o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 é invocado em caso de atraso de um voo.
- 72 Assim, há que responder à terceira questão no processo C-432/07 que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico numa aeronave, que implica o cancelamento ou o atraso de um voo, não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção desta disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo.

## Quanto às despesas

73 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 efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

- 1) Os artigos 2.º, alínea 1), 5.º e 6.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, devem ser interpretados no sentido de que não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, e mesmo que esta seja considerável, foi cancelado, quando se realiza em conformidade com a programação inicialmente prevista pela transportadora aérea.
- 2) Os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea. Todavia, tal atraso não confere aos passageiros o direito a uma indemnização, se a transportadora aérea puder provar que o atraso considerável se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora.

- 3) O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico numa aeronave, que implica o cancelamento ou o atraso de um voo, não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção desta disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo.**

Assinaturas