

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

12 de Maio de 2011 *

No processo C-294/10,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Augstākās Tiesas Senāts (Letónia), por decisão de 9 de Junho de 2010, entrado no Tribunal de Justiça em 15 de Junho de 2010, no processo

Andrejs Eglitis,

Edvards Ratnieks

contra

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

sendo interveniente:

Air Baltic Corporation AS,

* Língua do processo: letão.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente de secção, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász e J. Malenovský (relator), juízes,

advogado-geral: E. Sharpston,
secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação do Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, por J. Pūce, na qualidade de agente,
- em representação do Governo polaco, por K. Rokicka, na qualidade de agente,
- em representação do Governo do Reino Unido, por L. Seeboruth, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por A. Sauka e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação dos artigos 5.º, n.º 3, e 6.º, n.º 1, 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 Este pedido foi apresentado no quadro de um litígio que opõe A. Eglītis e E. Ratnieks, dois passageiros de um voo Copenhaga-Riga, à companhia aérea Air Baltic Corporation AS (a seguir «Air Baltic»), na sequência da recusa de esta indemnizar os passageiros do voo BT 140, previsto para 14 de Julho de 2006, que fora cancelado.

Quadro jurídico

3 O primeiro e segundo considerandos do Regulamento n.º 261/2004 estão redigidos da seguinte forma:

«(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.»

4 O décimo terceiro a décimo quinto considerandos do referido regulamento enunciam:

«(13) Os passageiros cujos voos sejam cancelados deverão poder ser reembolsados do pagamento dos seus bilhetes ou ser reencaminhados em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.

(14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas

todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

- (15) 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 5.º do mesmo regulamento, intitulado «Cancelamento», dispõe, no seu n.º 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

i) 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.»

6 O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«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 mesmo regulamento, intitulado «Atrasos», prevê, no seu n.º 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»

8 O artigo 7.º do referido regulamento, intitulado «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;
- 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.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 9 Em 14 de Julho de 2006, o espaço aéreo sueco da região de Malmö foi encerrado a partir das 20h30, devido a falhas de corrente que acarretaram avarias nos radares e nos sistemas de navegação aérea. No mesmo dia, a descolagem do voo Copenhaga-Riga, fretado pela Air Baltic, estava previsto para as 20h35.
- 10 Os passageiros embarcaram no avião e aí permaneceram, à espera da descolagem, um pouco mais de 2 horas, ou seja, até cerca das 22h45. Às 22h45, os passageiros foram informados de que o voo estava cancelado e, por isso, foram convidados a sair do avião.
- 11 Considerando que, na sequência do cancelamento do seu voo, tinham o direito de obter uma indemnização da Air Baltic, dois passageiros, A. Eglītis e E. Ratnieks, recorreram ao Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (Serviço de Protecção dos Direitos dos Consumidores, a seguir «Serviço»).
- 12 O Serviço indeferiu a sua reclamação. Esta decisão foi confirmada por decisão de 22 de Março de 2007 do Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Ministério da Economia da República da Letónia, a seguir «ministrija»).
- 13 Os recorrentes no processo principal interpuseram recurso desta decisão do ministrija, sucessivamente, para o Administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo Distrital) e, mais tarde, para o Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Administrativo de Segunda Instância). Tendo sido negado provimento ao seu recurso, interpuseram novo recurso para o órgão jurisdicional de reenvio.
- 14 O Serviço, o ministrija e, seguidamente, os órgãos jurisdicionais administrativos de primeira e de segunda instância consideraram que a Air Baltic não era obrigada, por força do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a pagar uma indemnização aos

recorrentes, pois o cancelamento do voo devia ser considerado como tendo ocorrido em circunstâncias extraordinárias, independentes da vontade dessa companhia aérea.

- 15 Os recorrentes no processo principal sustentam, por seu turno, que a causa do cancelamento do voo não foi o encerramento do espaço aéreo sueco, mas o esgotamento do tempo de trabalho autorizado para a tripulação desse voo. Não contestam que o encerramento do espaço aéreo sueco, na sequência de falhas de corrente, seja qualificável de «circunstâncias extraordinárias» que escapam ao controlo da companhia aérea. Em sua opinião, esse evento explica somente o atraso inicial do voo, a saber, entre as 20h35 e as 22h45. A decisão de cancelar o voo foi tomada às 22h45 porque o tempo de serviço autorizado para a tripulação era insuficiente para realizar a totalidade do voo.
- 16 O órgão jurisdicional de reenvio, por seu lado, considera que é possível admitir que, às 20h35, no momento previsto para a descolagem, existiam circunstâncias extraordinárias, a saber, no caso concreto, o encerramento do espaço aéreo da região de Malmö, circunstâncias que a operadora não estava em condições de evitar. Todavia, acrescenta que as transportadoras aéreas não têm, em geral, o hábito de cancelar voos, cada vez que a descolagem não é possível exactamente à hora prevista. Em sua opinião, tendo em conta a especificidade da actividade do transporte aéreo, devido ao facto de os passageiros quase não terem a possibilidade de apanhar outros voos ou de recorrer a outros meios de transporte ou a outros itinerários e de as companhias aéreas não poderem alterar a afectação dos seus recursos, em particular fora do aeroporto onde têm o seu centro de operações, a transportadora e o aeroporto esforçam-se habitualmente, tanto quanto possível, por assegurar, mesmo assim, o voo previsto.
- 17 Nestas condições, o referido órgão jurisdicional levanta a questão de saber se a impossibilidade, para o voo em questão, de descolar exactamente à hora prevista é uma razão suficiente para decidir cancelar esse voo. Em particular, coloca nomeadamente a questão de saber se, quando a impossibilidade de descolar à hora prevista, devido a

circunstâncias extraordinárias, é de curta duração, as referidas circunstâncias extraordinárias podem justificar o cancelamento do voo.

- 18 O órgão jurisdicional de reenvio pretende, por isso, saber se, quando prevê que as transportadoras aéreas estão dispensadas de indemnizar os passageiros se tiverem tomado todas as medidas razoáveis para evitar as circunstâncias extraordinárias, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 inclui entre essas medidas a obrigação de as transportadoras organizarem os seus recursos, dos quais fazem parte as tripulações, por forma a poderem efectuar os voos durante um certo lapso de tempo, no caso da ocorrência de tais circunstâncias.
- 19 No tocante à definição desse «lapso de tempo», os recorrentes no processo principal consideram que devem ser reservados recursos suficientes para se poder assegurar um voo, pelo menos nas duas horas seguintes à hora da descolagem inicialmente prevista. A este respeito, a sua argumentação perante o órgão jurisdicional de reenvio apoia-se nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 que fixam as obrigações das transportadoras aéreas em caso de atraso. Segundo o artigo 6.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, quando a transportadora aérea operadora prever que um voo se vai atrasar duas horas ou mais, em relação à hora programada de partida, no caso dos voos até 1 500 quilómetros, deverá oferecer aos passageiros a assistência prevista por esse regulamento. Daqui deduzem que um atraso de duas horas, no caso em apreço, é «normal», isto é, a impossibilidade de assegurar o voo durante um lapso de tempo de duas horas não é, só por si, uma circunstância que justifique o cancelamento desse voo.
- 20 O órgão jurisdicional de reenvio, por seu turno, considera que a finalidade principal do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 não é regular estas questões no sentido sugerido pelos recorrentes no processo principal, mas não se pode excluir que esta disposição possa servir para a interpretação sistémica do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento.

21 Confrontado com estas interrogações, o Augstākās Tiesas Senāts decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) Deve o artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que, para que se reconheça que uma transportadora aérea tomou todas as medidas razoáveis para evitar circunstâncias extraordinárias, a mesma está obrigada a planear atempadamente os seus recursos para que seja possível realizar o voo previsto depois de as circunstâncias extraordinárias imprevistas deixarem de existir, ou seja, durante um certo lapso de tempo depois da hora prevista para a descolagem?
- 2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, o artigo 6.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 261/2004] é aplicável para determinar a reserva de tempo mínima que, ao planear atempadamente os seus recursos, a transportadora deve prever como eventual atraso previsível em caso de ocorrência de circunstâncias extraordinárias?»

Quanto às questões prejudiciais

22 Com as suas duas questões, que devem ser examinadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea tem a obrigação, a título das medidas razoáveis que deve adoptar para obviar a circunstâncias extraordinárias, de planificar os seus recursos em tempo útil, para dispor de uma determinada «reserva de tempo» mínima, posteriormente ao horário previsto para a descolagem, de forma a estar em condições de, se possível, efectuar o voo após

as circunstâncias extraordinárias terem cessado. Levanta, em particular, a questão de saber se essa «reserva de tempo» pode ser determinada por referência ao artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004.

- 23 A título preliminar, deve salientar-se que, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito, nas condições fixadas nesse número, em primeiro lugar, a receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º desse regulamento, a saber, o direito ao reembolso ou ao reencaminhamento, em segundo lugar, o direito à assunção dos encargos com alimentação, alojamento e comunicações telefónicas, previsto no artigo 9.º do mesmo regulamento, e, em terceiro lugar, o direito a uma indemnização fixa segundo as regras previstas no seu artigo 7.º, a menos que tenham sido informados, em tempo útil, do cancelamento do voo.
- 24 Todavia, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, por derrogação do disposto no n.º 1 do mesmo artigo, a transportadora aérea estará exonerada de uma das suas obrigações, a saber, a da indemnização dos passageiros, se puder provar que o cancelamento é devido a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 25 A esse propósito, no n.º 40 do acórdão de 22 de Dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Colect., p. I-11061), o Tribunal de Justiça decidiu que, dado que nem todas as circunstâncias extraordinárias não exoneratórias, incumbe a quem pretende invocá-las provar, além disso, que, em todo o caso, não poderiam ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação, isto é, através de medidas que, no momento em que ocorreram essas circunstâncias extraordinárias, respondiam nomeadamente às condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa. Com efeito, como o Tribunal de Justiça esclareceu no n.º 41 do mesmo acórdão, esta deve provar que, mesmo que tivesse lançado mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, não poderia, manifestamente, ter evitado que as circunstâncias extraordinárias com que se deparou levassem ao cancelamento do voo, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento pertinente.

- 26 Importa desde logo sublinhar que, com frequência, a ocorrência de circunstâncias extraordinárias torna difícil, ou mesmo impossível, a realização do voo segundo o horário previsto. Assim, o risco de atraso do voo, susceptível de dar lugar, no final, ao seu cancelamento, constitui a consequência prejudicial típica para os passageiros e, portanto, bem previsível da ocorrência de circunstâncias extraordinárias.
- 27 Decorre daqui que a transportadora aérea, uma vez que é obrigada, em aplicação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a adoptar todas as medidas razoáveis para obviar a circunstâncias extraordinárias, deve razoavelmente, na fase da planificação do voo, ter em conta o risco de atraso ligado à eventual ocorrência de circunstâncias extraordinárias.
- 28 Mais particularmente, a fim de evitar que qualquer atraso, mesmo insignificante, resultante da ocorrência de circunstâncias extraordinárias conduza inevitavelmente ao cancelamento do voo, a transportadora aérea razoável deve planificar os seus recursos em tempo útil, a fim de dispor de uma certa reserva de tempo para estar em condições de, se possível, efectuar o referido voo após terem cessado as circunstâncias extraordinárias. Se, em tal situação, uma transportadora aérea não dispuser, pelo contrário, de nenhuma reserva de tempo, não se poderá concluir que tomou todas as medidas razoáveis previstas no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.
- 29 No tocante, em primeiro lugar, à determinação, de maneira geral, de uma reserva de tempo mínima à qual o órgão jurisdicional de reenvio faz alusão, deve recordar-se que, no n.º 42 do acórdão Wallentin-Hermann, já referido, o Tribunal de Justiça decidiu, neste sentido, que havia que verificar se a transportadora aérea em causa tinha tomado as medidas adaptadas à situação concreta, isto é, as medidas que, no momento em que ocorreram as circunstâncias extraordinárias cuja existência tem de demonstrar, respondiam, nomeadamente, a condições técnica e economicamente suportáveis para a referida transportadora.

- 30 O Tribunal de Justiça adoptou, por isso, um conceito individualizado e flexível de medida razoável, deixando ao órgão jurisdicional nacional a tarefa de apreciar se, nas circunstâncias do caso concreto, se podia considerar que a transportadora aérea tinha tomado as medidas adaptadas à situação.
- 31 Daqui resulta que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 não pode ser interpretado no sentido de que impõe, a título das medidas razoáveis, planificar, de maneira geral e indiferenciada, uma reserva de tempo mínima aplicável indistintamente a todas as transportadoras aéreas, em todas as situações de ocorrência de circunstâncias extraordinárias.
- 32 No tocante, em segundo lugar, à apreciação do carácter razoável das medidas tomadas para constituir uma reserva de tempo de molde a evitar, se possível, que o atraso resultante de circunstâncias extraordinárias conduza ao cancelamento do voo, deve, desde logo, observar-se que essa apreciação não deve ser efectuada, como parece sugerir o órgão jurisdicional de reenvio, à luz do atraso verificado em relação ao horário previsto para a descolagem do avião, mas tendo em conta aquele que poderia existir no termo do voo efectuada nas novas condições resultantes da ocorrência das circunstâncias extraordinárias.
- 33 Com efeito, no quadro de tal apreciação, apenas importa a capacidade da transportadora aérea para efectuar a integralidade do voo previsto, entendido como uma «unidade» de transporte realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário (v., neste sentido, acórdão de 10 de Julho de 2008, *Emirates Airlines, C-173/07, Colect.*, p. I-5237, n.º 40), a despeito da ocorrência de circunstâncias extraordinárias que provocaram um determinado atraso. Ora, um atraso como o verificado inicialmente, no momento em que as referidas circunstâncias extraordinárias cessaram ou em relação ao horário previsto para a descolagem, é susceptível de se agravar em seguida, em razão do encadeamento de diversas complicações secundárias ligadas ao facto de o voo em causa já não poder ser efectuado regularmente, segundo o horário previsto, tais como as dificuldades ligadas à retribuição de corredores aéreos ou às condições de

acessibilidade do aeroporto de aterragem, incluindo o eventual encerramento total ou parcial deste durante certas horas da noite. Daí resultaria que, no termo do voo, este registaria, em definitivo, um atraso nitidamente superior ao verificado inicialmente.

- 34 A apreciação do carácter razoável das medidas tomadas pela transportadora aérea na altura da sua planificação do voo deve, por conseguinte, ter igualmente em conta estes riscos secundários, na medida em que os elementos constitutivos dos mesmos sejam previsíveis e calculáveis.
- 35 Quanto à capacidade da transportadora aérea para efectuar a integridade do voo previsto nessas condições, esta deve ser apreciada à luz dos critérios formulados pelo Tribunal de Justiça no acórdão Wallentin-Hermann, já referido. Tal apreciação deve ser efectuada zelando para que a amplitude da reserva de tempo exigida não tenha por consequência levar a transportadora aérea a aceitar sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento pertinente.
- 36 Por outro lado, deve acrescentar-se que, na apreciação do carácter razoável das medidas adoptadas para constituir essa reserva de tempo, o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 não é aplicável. Com efeito, esta disposição respeita às diferentes categorias de «atrasos» imputáveis à transportadora aérea, não ligados à ocorrência de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 37 Tendo em conta as considerações que precedem, há que responder às questões submetidas que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea, uma vez que está obrigada a adoptar todas as medidas razoáveis a fim de obviar a circunstâncias extraordinárias, deve, razoavelmente, na fase da planificação do voo, ter em conta o risco de atraso ligado à eventual ocorrência de tais circunstâncias. Por conseguinte, deve prever uma determinada

reserva de tempo que lhe permita, se possível, efectuar o voo na sua integralidade, quando as circunstâncias extraordinárias tiverem cessado. Em contrapartida, a referida disposição não pode ser interpretada no sentido de que impõe, a título das medidas razoáveis, planificar, de forma geral e indiferenciada, uma reserva de tempo mínima aplicável indistintamente a todas as transportadoras aéreas, em todas as situações de ocorrência de circunstâncias extraordinárias. A apreciação da capacidade da transportadora aérea para assegurar a integralidade do voo previsto nas novas condições resultantes da ocorrência dessas circunstâncias deve ser efectuada zelando para que a amplitude da reserva de tempo exigida não tenha por consequência levar a transportadora aérea a aceitar sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento pertinente. O artigo 6.º, n.º 1, do referido regulamento não é aplicável no quadro de tal apreciação.

Quanto às despesas

- ³⁸ 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 (Terceira Secção) declara:

O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea, uma vez que está obrigada a adoptar todas as medidas

razoáveis a fim de obviar a circunstâncias extraordinárias, deve, razoavelmente, na fase da planificação do voo, ter em conta o risco de atraso ligado à eventual ocorrência de tais circunstâncias. Por conseguinte, deve prever uma determinada reserva de tempo que lhe permita, se possível, efectuar o voo na sua integralidade, quando as circunstâncias extraordinárias tiverem cessado. Em contrapartida, a referida disposição não pode ser interpretada no sentido de que impõe, a título das medidas razoáveis, planificar, de forma geral e indiferenciada, uma reserva de tempo mínima aplicável indistintamente a todas as transportadoras aéreas, em todas as situações de ocorrência de circunstâncias extraordinárias. A apreciação da capacidade da transportadora aérea para assegurar a integridade do voo previsto nas novas condições resultantes da ocorrência dessas circunstâncias deve ser efectuada zelando para que a amplitude da reserva de tempo exigida não tenha por consequência levar a transportadora aérea a aceitar sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento pertinente. O artigo 6.º, n.º 1, do referido regulamento não é aplicável no quadro de tal apreciação.

Assinaturas