



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

4 de maio de 2017\*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Indemnização dos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Alcance — Isenção da obrigação de indemnização — Colisão entre uma aeronave e uma ave — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Conceito de “medidas razoáveis” para evitar uma circunstância extraordinária ou as consequências dessa circunstância»

No processo C-315/15,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6, República Checa), por decisão de 28 de abril de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 26 de junho de 2015, no processo

**Marcela Pešková,**

**Jiří Peška**

contra

**Travel Service a.s.,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, presidente de secção, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby (relator), juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: V. Tourrès, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 13 de julho de 2016,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de M. Pešková e J. Peška, por D. Sekanina, advokát,
- em representação da Travel Service a.s., por J. Bureš, advokát,
- em representação do Governo checo, por M. Smolek e J. Vlácil, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo alemão, por M. Kall, na qualidade de agente,

\* Língua do processo: checo.

- em representação do Governo italiano, por G. Palmieri na qualidade de agente, assistida por F. Di Matteo, avvocato dello Stato,
  - em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
  - em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson e P. Ondrusek, na qualidade de agentes,
- ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 28 de julho de 2016,
- profere o presente

### Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do 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 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Marcela Pešková e Jiří Peška à Travel Service a.s., uma transportadora aérea, a propósito da recusa desta última em indemnizar estes passageiros pelo atraso considerável sofrido pelo seu voo.

### Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 7, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:
  - «(1) A ação da Comunidade 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.

[...]

- (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 efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»
- 4 O artigo 5.º deste regulamento dispõe:
- «1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:
- [...]
- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º [...]
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.
- [...]»
- 5 Sob a epígrafe «Direito a indemnização», o artigo 7.º do referido regulamento prevê, 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;
- [...]»
- 6 O artigo 13.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito de recurso», refere:
- «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.»

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

- 7 Os recorrentes no processo principal reservaram com a Travel Service um voo com partida de Burgas (Bulgária) e com destino a Ostrava (República Checa).
- 8 Esse voo foi operado em 10 de agosto de 2013, com um atraso à chegada de cinco horas e vinte minutos.
- 9 O referido voo inseria-se no trajeto programado dos seguintes voos: Praga — Burgas — Brno (República Checa) — Burgas — Ostrava.

- 10 No voo com origem em Praga e destino a Burgas, verificou-se uma falha técnica numa válvula. A eliminação dessa falha obrigou a uma intervenção de uma hora e quarenta e cinco minutos.
- 11 No momento da aterragem do voo com origem em Burgas e destino a Brno, segundo a Travel Service, a aeronave colidiu com uma ave, motivo pelo qual se procedeu a um controlo da aeronave sem que tenham sido detetados danos. Todavia, um técnico da Travel Service foi transportado por aeronave privada de Slaný (República Checa) para Brno para aí colocar a referida aeronave em serviço. Foi informado pela tripulação da aeronave de que já tinha sido efetuado um controlo por outra empresa, mas que o proprietário da aeronave, a Sunwing, não tinha aceitado a sua habilitação para efetuar esse controlo. A Travel Service controlou novamente o ponto de impacto, anteriormente limpo, não tendo encontrado vestígios nos motores ou noutras partes da aeronave.
- 12 A aeronave voou em seguida de Brno para Burgas, e depois de Burgas para Ostrava, voo em que os recorrentes embarcaram.
- 13 Por petição apresentada em 26 de novembro de 2013 no Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6, República Checa), cada um dos recorrentes no processo principal pediu o pagamento de um montante de cerca de 6 825 coroas checas (CZK) (cerca de 250 euros), nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004. Por decisão de 22 de maio de 2014, aquele órgão jurisdicional julgou o seu pedido procedente pelo facto de as circunstâncias do caso em apreço não poderem ser qualificadas de «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento, uma vez que o procedimento de colocação em serviço de um aparelho na sequência de um incidente técnico, como uma colisão com uma ave, incumbia à Travel Service. A este respeito, o Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6) acrescentou que a Travel Service não tinha provado que tudo fez para evitar um atraso do voo, na medida em que se limitou a afirmar que «era necessário», depois da colisão da aeronave com a ave, esperar pela chegada do técnico autorizado.
- 14 A Travel Service interpôs recurso desta decisão em 2 de julho de 2014. O Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa) negou provimento a esse recurso por despacho de 17 de julho de 2014 pelo facto de ser inadmissível, dado que a decisão do Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6) se pronunciava sobre dois pedidos distintos, sendo que nenhum excedia o montante de 10 000 CZK (cerca de 365 euros).
- 15 Em 18 de agosto de 2014, a Travel Service interpôs, no Ústavní soud (Tribunal Constitucional, República Checa), recurso constitucional do acórdão proferido em 22 de maio de 2014 pelo Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6). Por decisão de 20 de novembro de 2014, o Ústavní soud (Tribunal Constitucional) deu provimento a esse recurso e anulou a decisão do Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6) por este ter violado o direito fundamental da Travel Service a um processo equitativo e o direito fundamental a um órgão jurisdicional estabelecido por lei na medida em que, enquanto órgão jurisdicional de última instância, estava obrigado a submeter uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça nos termos do artigo 267.º TFUE, dado que a resposta à questão de saber se a colisão entre uma aeronave e uma ave, conjugada com outros eventos de natureza técnica, devia ser qualificada de «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 não decorria claramente desse regulamento nem da jurisprudência do Tribunal de Justiça.
- 16 O processo foi remetido ao Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal distrital de Praga 6). O referido órgão jurisdicional tem dúvidas quanto à questão de saber, em primeiro lugar, se a colisão entre uma aeronave e uma ave se insere no conceito de «evento» na aceção do n.º 22 do acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ou de «circunstância extraordinária», na aceção do considerando 14 do referido regulamento, conforme interpretado pelo acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ou se esses dois conceitos se confundem. Em seguida, questiona-se quanto ao carácter inerente ao exercício normal da atividade de transporte aéreo desses eventos, tendo em conta, por um lado, a frequência com que ocorrem e, por

outro, que a transportadora não pode prevêê-los nem controlá-los, sendo esse controlo efetuado pelos gestores aeroportuários. Questiona ainda se as falhas técnicas consecutivas a essa colisão, bem como as medidas administrativas e técnicas tomadas para saná-las, também devem ser consideradas circunstâncias extraordinárias e em que medida podem ser consideradas necessárias. Por último, questiona-se quanto às modalidades de apreciação de um atraso igual ou superior a três horas que tem origem, como no processo principal, na conjugação de várias causas, a saber, a reparação de uma falha técnica e os procedimentos de controlo a efetuar no seguimento da colisão com uma ave.

17 Nestas circunstâncias, o Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal Distrital de Praga 6) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) A colisão entre [uma aeronave] e uma ave constitui um “evento” na aceção do n.º 22 do acórdão de 22 de dezembro de 2008, [Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], ou uma “circunstância extraordinária” na aceção do considerando 14 do [preâmbulo do] Regulamento [...] n.º 261/2004 [...] ou [tal colisão] não está abrangida por nenhum desses conceitos?
- 2) No caso de a colisão entre [uma aeronave] e uma ave constituir uma “circunstância extraordinária”, na aceção do considerando 14 do Regulamento [n.º 261/2004], podem mecanismos de controlo preventivo colocados, em particular, nas imediações dos aeroportos (como, por exemplo, o afastamento das aves pelo ruído, a colaboração com ornitólogos, a eliminação de espaços típicos de ajuntamento ou de voo das aves, o afastamento pela luz, etc.) ser considerados medidas razoáveis a ser adotadas pela transportadora aérea para evitar tal colisão? O que constitui, neste caso, um “evento” na aceção do n.º 22 do acórdão [de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
- 3) No caso de a colisão entre [uma aeronave] e uma ave constituir um “evento” na aceção do n.º 22 do acórdão [de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], pode também ser considerada uma “ocorrência” na aceção do considerado 14 do Regulamento [n.º 261/2004] e, em tal caso, pode o conjunto de medidas técnicas e administrativas que a transportadora aérea deve adotar após a colisão entre [uma aeronave] e uma ave, que não causou, no entanto, danos [à aeronave], ser considerado uma circunstância extraordinária na aceção do considerando 14 [deste] regulamento?
- 4) No caso de o conjunto de medidas técnicas e administrativas adotado após a colisão entre [uma aeronave] e uma ave, que não causou, no entanto, danos [à aeronave], constituir uma “circunstância extraordinária” na aceção do considerando 14 do Regulamento [n.º 261/2004], pode ser exigido à transportadora aérea que tome em consideração, enquanto medidas razoáveis, aquando da planificação dos voos, o risco de poder ser necessário adotar essas medidas técnicas e administrativas após uma colisão entre [a aeronave] e uma ave e que tenha essa circunstância já em conta nos horários dos voos?
- 5) Como deve ser apreciada a obrigação da transportadora aérea de indemnização dos danos na aceção do artigo 7.º do Regulamento [n.º 261/2004] no caso em que o atraso é causado não só pelas medidas administrativas e técnicas adotadas após a colisão entre [uma aeronave] e uma ave que não causou danos [à aeronave], mas igualmente, em larga medida, pela reparação de uma falha técnica sem relação com a referida colisão?»

## Quanto às questões prejudiciais

### *Quanto à primeira questão*

- 18 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que a colisão entre uma aeronave e uma ave se insere no conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção desta disposição.
- 19 A título preliminar, há que recordar que, em caso de cancelamento de voo ou de atraso considerável, isto é, de duração igual ou superior a três horas, o legislador da União entendeu estruturar as obrigações das transportadoras aéreas previstas no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 (acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 40).
- 20 Nos termos dos considerandos 14 e 15 e do artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento, em derrogação às disposições do n.º 1 do mesmo artigo, a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 se puder provar que o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis (v., neste sentido, acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 69, e de 31 de janeiro de 2013, acórdão McDonagh, EU:C:2009:716, n.º 38).
- 21 A este respeito, segundo o considerando 14 do referido regulamento, essas circunstâncias podem ocorrer, 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 (v. acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 21).
- 22 Assim, o Tribunal de Justiça deduziu daí que podem ser qualificados de circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, os eventos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que escapam ao controlo efetivo desta última (v., neste sentido, acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 23; de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 29; e de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 36).
- 23 Pelo contrário, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que uma avaria provocada pela falha prematura de algumas peças de uma aeronave não constitui uma circunstância extraordinária, visto que essa avaria permanece intrinsecamente associada ao sistema de funcionamento do aparelho. Este evento imprevisível não escapa, com efeito, ao controlo efetivo da transportadora aérea, uma vez que incumbe a esta última assegurar a manutenção e o bom funcionamento das aeronaves que explora para as suas atividades económicas (v., neste sentido, acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.ºs 41 e 43).
- 24 No caso vertente, uma colisão entre uma aeronave e uma ave, bem como o eventual dano provocado por essa colisão, uma vez que não estão intrinsecamente ligados ao sistema de funcionamento do aparelho, não são, pela sua natureza ou pela sua origem, inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao seu controlo efetivo. Portanto, a referida colisão deve ser qualificada de «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

- 25 A este respeito, não é pertinente saber se essa colisão causou efetivamente danos à aeronave em causa. Com efeito, o objetivo de garantir um nível elevado de proteção dos passageiros aéreos, prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, como se especifica no seu considerando 1, implica que não se incite as transportadoras aéreas a não tomarem as medidas exigidas por esse incidente, fazendo prevalecer a manutenção e a pontualidade dos seus voos sobre o objetivo da segurança destes últimos.
- 26 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que a colisão entre uma aeronave e uma ave se insere no conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção desta disposição.

#### *Quanto à segunda e terceira questões*

##### Observações preliminares

- 27 Conforme se recordou no n.º 20 do presente acórdão, a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 se puder provar que o cancelamento ou o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 28 Uma vez que nem todas as circunstâncias extraordinárias são exoneratórias, incumbe a quem pretende invocá-las provar que não poderiam em caso algum 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 (v. acórdão de 12 de maio de 2011, Eglitis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 25 e jurisprudência referida).
- 29 Assim, 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 foi confrontada levassem ao cancelamento ou a um atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante (v., neste sentido, acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 61, e de 12 de maio de 2011, Eglitis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 25).
- 30 Deste modo, o Tribunal de Justiça adotou 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 (v., neste sentido, acórdão de 12 de maio de 2011, Eglitis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 30).
- 31 É à luz das considerações precedentes que há que responder à segunda e terceira questões através das quais o órgão jurisdicional de reenvio se interroga quanto às medidas que uma transportadora aérea deve pôr em prática a fim de não ser obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando ocorre uma colisão entre a aeronave e uma ave que implica um atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada.

##### Quanto à terceira questão

- 32 Com a sua terceira questão, que deve ser apreciada de imediato, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que o cancelamento ou atraso considerável de

um voo se deve a circunstâncias extraordinárias, quando esse cancelamento ou atraso resulte do recurso, pela transportadora aérea, a um perito por si escolhido para efetuar novamente as verificações de segurança exigidas por uma colisão com uma ave, após estas já terem sido efetuadas por um perito habilitado nos termos da regulamentação aplicável.

- 33 Resulta do pedido de decisão prejudicial que, na sequência de uma colisão com uma ave, a aeronave em causa, operada pela Travel Service, foi objeto, após a sua aterragem, de um controlo de segurança efetuado por uma sociedade habilitada sem que tivessem sido descobertos danos na aeronave. Não obstante, a Travel Service enviou um técnico ao local a fim de efetuar um segundo controlo de segurança, na medida em que o proprietário da aeronave tinha recusado reconhecer a habilitação da sociedade que tinha efetuado o controlo inicial.
- 34 A este respeito, há que salientar que cabe à transportadora aérea, confrontada com uma circunstância extraordinária, como a colisão entre a sua aeronave e uma ave, adotar as medidas adaptadas à situação, lançando mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispõe, a fim de evitar, na medida do possível, o cancelamento ou atraso considerável dos seus voos.
- 35 Deste modo, embora o Regulamento n.º 261/2004 não prejudique a liberdade de as transportadoras aéreas recorrerem aos peritos por si escolhidos para efetuar os controlos exigidos por uma colisão com uma ave, é certo que, quando já foi efetuado um controlo na sequência dessa colisão por um perito habilitado para esse efeito nos termos da regulamentação aplicável, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, não se pode considerar que um segundo controlo que leva necessariamente a um atraso igual ou superior a três à chegada do voo em causa constitui uma medida adaptada à situação na aceção da jurisprudência referida no n.º 28 do presente acórdão.
- 36 Por outro lado, e na medida em que resulta da decisão de reenvio que o proprietário da aeronave tinha recusado reconhecer a habilitação da sociedade local que efetuara o controlo do aparelho em causa, há que recordar que o cumprimento das obrigações exigidas às transportadoras aéreas pelo Regulamento n.º 261/2004 não prejudica o direito de estas exigirem uma indemnização a qualquer pessoa que tenha causado o atraso, incluindo terceiros, conforme previsto no artigo 13.º desse regulamento. Esta indemnização é, pois, suscetível de atenuar, se não mesmo de eliminar, o encargo financeiro suportado pelas referidas transportadoras em consequência dessas obrigações (acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 46 e jurisprudência referida).
- 37 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à terceira questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que o cancelamento ou atraso considerável de um voo não se deve a circunstâncias extraordinárias, quando esse cancelamento ou atraso resulte do recurso, pela transportadora aérea, a um perito por si escolhido para efetuar novamente as verificações de segurança exigidas por uma colisão com uma ave, após estas já terem sido efetuadas por um perito habilitado nos termos da regulamentação aplicável.

Quanto à segunda questão

- 38 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que as «medidas razoáveis» que uma transportadora aérea está obrigada a adotar para reduzir e mesmo prevenir os riscos de colisão com uma ave e assim não ser obrigada a indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 incluem o recurso a medidas de controlo preventivo da existência das referidas aves.

- 39 O órgão jurisdicional de reenvio cita, a título exemplificativo, os dispositivos de afastamento de aves pelo ruído ou pela luz, a colaboração com ornitólogos ou ainda a eliminação de espaços típicos de ajuntamento ou de voo das aves. Por outro lado, foram referidos na audiência no Tribunal de Justiça outros dispositivos técnicos suscetíveis de ser transportados a bordo das aeronaves.
- 40 Também resulta da decisão de reenvio e da discussão no Tribunal de Justiça que o controlo preventivo das aves pode incumbir a diferentes operadores do transporte aéreo, que são, designadamente, as transportadoras aéreas, os gestores aeroportuários ou ainda os controladores aéreos dos Estados-Membros.
- 41 É neste contexto que cabe responder à segunda questão.
- 42 Conforme resulta do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 conjugado com o seu considerando 7, as medidas razoáveis que devem ser adotadas a fim de evitar atrasos importantes e a anulação de voos incumbem à própria transportadora aérea.
- 43 Daqui decorre que, para apreciar se uma transportadora aérea adotou efetivamente as medidas preventivas necessárias para reduzir e mesmo prevenir os riscos de eventuais colisões com aves que lhe permitam eximir-se da sua obrigação de indemnização dos passageiros nos termos do artigo 7.º do referido regulamento, só devem ser tidas em consideração as medidas que lhe podem efetivamente incumbir, excetuando as que são da competência de terceiros, como, designadamente, os gestores aeroportuários ou os controladores aéreos competentes.
- 44 Assim, no âmbito da apreciação individualizada que lhe compete efetuar em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 30 do presente acórdão, o juiz nacional deve, em primeiro lugar, apreciar se, nos planos nomeadamente técnico e administrativo, a transportadora aérea em causa estava, em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal, efetivamente em condições de adotar, direta ou indiretamente, medidas preventivas que permitissem reduzir ou mesmo prevenir os riscos de colisão com aves.
- 45 Caso tal não se verifique, a transportadora aérea não tem obrigação de indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 46 Nos casos em que essas medidas podiam efetivamente ter sido adotadas pela transportadora aérea em causa, incumbe, em seguida, ao juiz nacional, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 29 do presente acórdão, assegurar-se de que as medidas em causa não lhe impõem sacrifícios insuportáveis atendendo às capacidades da sua empresa.
- 47 Por último, caso essas medidas pudessem ser adotadas pela transportadora aérea em causa sem que lhe fossem impostos sacrifícios insuportáveis atendendo às capacidades da sua empresa, cabe-lhe provar que as referidas medidas foram efetivamente adotadas no que se refere ao voo afetado pela colisão com uma ave.
- 48 Resulta das considerações precedentes que há que responder à segunda questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que as «medidas razoáveis» que uma transportadora aérea está obrigada a adotar para reduzir e mesmo prevenir os riscos de colisão com uma ave e assim eximir-se da sua obrigação de indemnização dos passageiros nos termos do artigo 7.º do referido regulamento incluem o recurso a medidas de controlo preventivo da existência das referidas aves, desde que, nos planos nomeadamente técnico e administrativo, essas medidas possam ser efetivamente adotadas por essa transportadora aérea, que essas medidas não lhe imponham sacrifícios insuportáveis atendendo às capacidades da sua empresa e que a referida transportadora tenha provado que as referidas medidas foram efetivamente adotadas no que se refere ao voo afetado pela colisão com uma ave, sendo que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio certificar-se de que estes requisitos estão preenchidos.

*Quanto à quinta questão*

- 49 Com a sua quinta questão, que cabe apreciar em seguida, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, na hipótese de um atraso igual ou superior a três horas à chegada que tem a sua origem não só numa circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada por medidas adaptadas à situação e que foi objeto, por parte da transportadora aérea, de todas as medidas razoáveis para evitar as consequências da mesma, mas também de outra circunstância que não se insere nessa categoria, o atraso imputável a essa primeira circunstância deve ser subtraído ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º desse regulamento.
- 50 Numa situação como a que está em causa no processo principal, em que um atraso igual ou superior a três horas à chegada tem origem não só numa circunstância extraordinária mas também noutra circunstância que não se insere nessa categoria, cabe ao juiz nacional determinar se, no que se refere à parte do atraso que a transportadora aérea alega dever-se a uma circunstância extraordinária, esta fez prova de que a referida parte do atraso se deveu a uma circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada ainda que todas as medidas razoáveis tivessem sido adotadas e que foi objeto, por parte dessa transportadora, de todas as medidas razoáveis para evitar as suas consequências. Em caso afirmativo, cabe a esse juiz subtrair ao tempo total de atraso à chegada desse voo o atraso imputável a essa circunstância extraordinária.
- 51 Para apreciar, em tal situação, se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, o juiz nacional deverá, portanto, ter unicamente em consideração o atraso imputável à circunstância que não apresenta caráter extraordinário, que só poderá ser objeto de uma indemnização se for igual ou superior a três horas à chegada do voo em causa.
- 52 Em contrapartida, afigurando-se que, no que se refere à parte do atraso que a transportadora aérea alega dever-se a uma circunstância extraordinária, esse atraso tem origem numa circunstância extraordinária que não foi objeto de medidas conformes com as exigências recordadas no n.º 50 do presente acórdão, a transportadora aérea não pode invocar essa circunstância e, desse modo, subtrair ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa o atraso imputável a essa circunstância extraordinária.
- 53 Deste modo, para apreciar se o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 deve ser aplicado numa situação como esta, o juiz nacional deverá ter em consideração não só o atraso imputável à circunstância que não apresenta caráter extraordinário mas também o que é imputável à circunstância extraordinária que não foi objeto de medidas conformes com as referidas exigências.
- 54 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à quinta questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, na hipótese de um atraso de um voo superior a três horas à chegada que tem a sua origem não só numa circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada por medidas adaptadas à situação e que foi objeto, por parte da transportadora aérea, de todas as medidas razoáveis para evitar as consequências da mesma, mas também de outra circunstância que não se insere nessa categoria, o atraso imputável a essa primeira circunstância deve ser subtraído ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º desse regulamento.

*Quanto à quarta questão*

- 55 Com a sua quarta questão, que deve ser apreciada em último lugar, o órgão jurisdicional pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea, cuja aeronave entrou em colisão com uma ave, está obrigada, a título das medidas razoáveis que deve adotar, a prever, desde a planificação dos seus voos, uma reserva de tempo suficiente para a realização dos controlos de segurança exigidos.
- 56 No caso vertente, há que observar que não resulta de forma alguma da descrição dos factos do processo principal efetuada pelo órgão jurisdicional de reenvio que o atraso igual ou superior a três horas à chegada do voo controvertido poderia ter origem numa eventual falta de previsão, pela transportadora aérea em causa, de uma reserva de tempo suficiente para a realização dos controlos de segurança exigidos.
- 57 Ora, é jurisprudência constante que, tendo em conta a repartição das competências no âmbito do processo prejudicial, embora incumba em exclusivo ao órgão jurisdicional nacional definir o objeto das questões que decide submeter ao Tribunal de Justiça, o Tribunal de Justiça pode, todavia, recusar pronunciar-se sobre uma questão, designadamente, quando o problema que lhe é submetido for hipotético ou ainda quando não dispuser dos elementos de facto necessários para responder utilmente à questão que é submetida (v., neste sentido, acórdão de 17 de março de 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, n.º 17 e jurisprudência referida).
- 58 É o que sucede no caso em apreço.
- 59 Por conseguinte, não há que responder à quarta questão.

**Quanto às despesas**

- 60 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 (Terceira Secção) declara:

- 1) **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, lido à luz do considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004, deve ser interpretado no sentido de que a colisão entre uma aeronave e uma ave se insere no conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção desta disposição.**
- 2) **O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que o cancelamento ou atraso considerável de um voo não se deve a circunstâncias extraordinárias, quando esse cancelamento ou atraso resulte do recurso, pela transportadora aérea, a um perito por si escolhido para efetuar novamente as verificações de segurança exigidas por uma colisão com uma ave, após estas já terem sido efetuadas por um perito habilitado nos termos da regulamentação aplicável.**
- 3) **O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que as «medidas razoáveis» que uma transportadora aérea está obrigada a adotar para reduzir e mesmo prevenir os riscos de colisão com uma ave e assim eximir-se da sua obrigação de indemnização dos passageiros nos termos do artigo 7.º do**

referido regulamento incluem o recurso a medidas de controlo preventivo da existência das referidas aves, desde que, nos planos nomeadamente técnico e administrativo, essas medidas possam ser efetivamente adotadas por essa transportadora aérea, que essas medidas não lhe imponham sacrifícios insuportáveis atendendo às capacidades da sua empresa e que a referida transportadora tenha provado que as referidas medidas foram adotadas no que se refere ao voo afetado pela colisão com uma ave, sendo que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio certificar-se de que estes requisitos estão preenchidos.

- 4) O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, na hipótese de um atraso superior a três horas à chegada que tem a sua origem não só numa circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada por medidas adaptadas à situação e que foi objeto, por parte da transportadora aérea, de todas as medidas razoáveis para evitar as consequências da mesma, mas também de outra circunstância que não se insere nessa categoria, o atraso imputável a essa primeira circunstância deve ser subtraído ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada do voo em causa deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º desse regulamento.

Assinaturas