



## Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL  
PRIIT PIKAMÄE  
apresentadas em 27 de fevereiro de 2020<sup>1</sup>

**Processo C-74/19**

**LE**  
**contra**  
**Transportes Aéreos Portugueses, SA**

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa — Juízo Local Cível de Lisboa — Juiz 18 (Portugal)]

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — 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 — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Artigo 7.º, n.º 1 — Direito a indemnização — Isenção — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Comportamento perturbador de um passageiro — Conceito de “medidas razoáveis” para evitar uma circunstância extraordinária ou as consequências dessa circunstância»

### I. Introdução

1. No presente processo, que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Portugal) submete ao Tribunal de Justiça três questões prejudiciais relativas à interpretação do conceito de «circunstâncias extraordinárias» a que se refere 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<sup>2</sup>.

2. Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe LE (a seguir «passageiro demandante») à sociedade Transportes Aéreos Portugueses, SA (a seguir «TAP»), uma transportadora aérea, a respeito da recusa desta última de indemnizar esse passageiro, cujo voo sofreu um atraso considerável. Para o efeito, a TAP alega a existência de «circunstâncias extraordinárias», na aceção da disposição suprarreferida, relacionadas com o comportamento perturbador de outro passageiro presente a bordo da aeronave destinada a realizar o transporte na rota aérea em causa.

3. O órgão jurisdicional de reenvio pergunta, nomeadamente, se o referido comportamento, que, segundo a apreciação do comandante do voo, ameaçou a segurança a bordo e obrigou a uma escala imprevista, necessária para desembarcar o passageiro desordeiro, constitui uma «circunstância extraordinária». Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se a transportadora aérea

<sup>1</sup> Língua original: francês.

<sup>2</sup> JO 2004, L 46, p. 1.

pode invocar essas «circunstâncias extraordinárias» mesmo quando estas não se verificaram no voo reservado pelo passageiro demandante, mas no voo anterior realizado pela mesma aeronave. Por último, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se, no caso em apreço, a transportadora aérea tomou todas as medidas razoáveis para evitar um atraso à chegada.

## II. Quadro jurídico

### A. *Direito internacional*

4. A Convenção Referente às Infrações e a Certos outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves (a seguir «Convenção de Tóquio») <sup>3</sup> foi assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, e entrou em vigor em 4 de dezembro de 1969.

5. O artigo 1.º, n.º 1, alíneas a) e b), da Convenção de Tóquio dispõe:

«1. A presente Convenção aplicar-se-á:

- a) Às infrações à lei penal;
- b) Aos atos que, embora não constituam infrações, possam pôr ou ponham em perigo a segurança da aeronave, ou das pessoas ou bens, ou que ponham em perigo a boa ordem e a disciplina a bordo[.]

[....]»

6. O artigo 6.º desta convenção prevê:

«1. Quando o comandante da aeronave tiver fundadas razões para crer que uma pessoa praticou, ou está prestes a praticar, a bordo uma infração ou um ato previstos no artigo 1.º, n.º 1, poderá adotar em relação a essa pessoa as medidas razoáveis, inclusive coercivas, que se tornem necessárias:

- a) Para garantir a segurança da aeronave ou das pessoas ou bens a bordo;
- b) Para manter a ordem e a disciplina a bordo;
- c) Para lhe permitirem entregar essa pessoa às autoridades competentes ou desembarcá-la, de harmonia com as disposições do presente capítulo.

2. O comandante da aeronave pode exigir ou autorizar o auxílio dos outros membros da tripulação, e solicitar ou autorizar, mas não exigir o auxílio dos passageiros, para tomar contra qualquer pessoa as medidas coercivas que sejam da sua competência. Qualquer membro da tripulação ou qualquer passageiro pode igualmente tomar, sem essa autorização, todas as medidas preventivas razoáveis, quando tiver razões fundadas para crer que estas medidas são urgentes para proteger a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo.»

7. O artigo 8.º, n.º 1, da referida convenção dispõe:

«Quando o comandante da aeronave tenha fundadas razões para crer que uma pessoa praticou ou está prestes a praticar a bordo um ato previsto no artigo [1.º], n.º 1, alínea b), pode desembarcar essa pessoa no território de qualquer Estado em que a aeronave aterre, desde que esta medida seja necessária para os fins previstos no artigo 6.º, n.º 1, alíneas a) ou b).»

<sup>3</sup> RTNU (*Recueil des traités des Nations unies*), vol. 704, p. 219. Desta convenção fazem parte, atualmente, 186 Estados contratantes.

## **B. Direito da União**

### *1. Regulamento n.º 261/2004*

8. Os considerandos 1, 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.

[...]

(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.»

9. Sob a epígrafe «Cancelamento», o artigo 5.º, n.ºs 1 e 3, 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.»

10. 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 1500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 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. Regulamento (UE) n.º 376/2014

11. O artigo 2.º, ponto 7, do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão<sup>4</sup>, prevê:

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

[...]

7) “Ocorrência”: um evento relacionado com a segurança que ponha em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas; as ocorrências incluem, em particular, os acidentes e os incidentes graves;»

12. O artigo 4.º, n.º 1, alínea a), desse regulamento dispõe:

«1. As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação, abrangidas pelas categorias que se seguem, são comunicadas pelas pessoas enumeradas no n.º 6 através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências nos termos do presente artigo:

a) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:

- i) ocorrências relacionadas com uma colisão,
- ii) ocorrências relacionadas com a descolagem e a aterragem,
- iii) ocorrências relacionadas com o combustível,
- iv) ocorrências em voo,
- v) ocorrências relacionadas com a comunicação,
- vi) ocorrências relacionadas com ferimentos, emergências e outras situações críticas,
- vii) ocorrências relacionadas com a tripulação e com a incapacitação da tripulação,
- viii) ocorrências relacionadas com as condições meteorológicas ou com a segurança não operacional;»

<sup>4</sup> JO 2014, L 122, p. 18.

### 3. Regulamento de Execução (UE) 2015/1018

13. O artigo 1.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup>, dispõe:

«A classificação detalhada das ocorrências a que deve ser feita referência na comunicação, ao abrigo dos sistemas de comunicação obrigatória, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 376/2014], consta dos anexos I a V do regulamento.»

14. No domínio da segurança, o ponto 6, alínea 2), do anexo I do Regulamento de Execução 2015/1018 menciona, enquanto «ocorrências a que deve ser feita referência [...] nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 376/2014]», a «[d]ificuldade em controlar passageiros sob o efeito do álcool, violentos ou indisciplinados».

### 4. Regulamento (UE) 2018/1139

15. O ponto 3, alínea g), do anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil [e] que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho<sup>6</sup>, prevê que «[o] piloto comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências, para o voo, de distúrbios causados por passageiros».

16. O ponto 7.3 deste mesmo anexo prevê que, «[n]uma situação de emergência que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo, o piloto comandante deve tomar todas as medidas que considere necessárias por razões de segurança. Se essas medidas implicarem a violação da regulamentação ou procedimentos locais, cabe ao piloto comandante a responsabilidade de notificar sem demora a autoridade local competente».

## III. Factos na origem do litígio, processo principal e questões prejudiciais

17. Como decorre da fundamentação do pedido prejudicial, a situação de facto a seguir descrita está na origem do litígio submetido ao órgão jurisdicional de reenvio. O passageiro demandante reservou um voo na TAP, de Fortaleza (Brasil) para Oslo (Noruega), com escala em Lisboa (Portugal), operado pela mesma companhia aérea. No que diz respeito ao primeiro segmento do voo, a ligação de Fortaleza a Lisboa, a descolagem estava prevista para 21 de agosto de 2017, às 23 h 05, e a aterragem, no Aeroporto de Lisboa, para 22 de agosto de 2017, às 10 h 15. O segundo segmento do voo, a ligação de Lisboa a Oslo, deveria ter terminado com a aterragem no aeroporto de destino, em 22 de agosto de 2017, às 18 h 10.

5 JO 2015, L 163, p. 1.

6 JO 2018, L 212, p. 1.

18. Antes de assegurar o primeiro segmento do voo, a aeronave prevista pela TAP devia efetuar um voo de Lisboa para Fortaleza. Contudo, no decurso desse voo, por razões de segurança, a aeronave teve de divergir para Las Palmas (Espanha), para desembarcar um passageiro desordeiro que tinha mordido outro passageiro e agredido vários passageiros assim como a tripulação de cabina que o tentou acalmar. Consequentemente, o voo para Fortaleza sofreu um atraso de quatro horas e dezoito minutos, o que implicou o atraso do voo seguinte, que devia ser realizado pela mesma aeronave, a qual aterrou finalmente em Lisboa, em 22 de agosto de 2017, às 13 h 33.

19. Devido ao atraso verificado no primeiro segmento do voo, o passageiro demandante perdeu o voo de ligação com partida de Lisboa e destino a Oslo. Como a TAP só tem um voo diário de Lisboa para Oslo, o passageiro demandante teve de esperar pelo próximo voo, previsto para o dia seguinte, pelo que chegou ao aeroporto de destino com mais de 24 horas de atraso.

20. O passageiro demandante exigiu à TAP o pagamento de uma indemnização no montante de 600 euros, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004. A TAP recusou-se a indemnizá-lo, com o fundamento de que o atraso considerável tinha sido causado por uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, cuja ocorrência a eximia da obrigação de pagamento aos passageiros da indemnização devida nos termos do referido regulamento. O passageiro demandante alega, por seu turno, que a «circunstância extraordinária» que se verificou neste caso não justifica o facto de ter chegado ao aeroporto de destino com mais de 24 horas de atraso.

21. Tendo dúvidas quanto à interpretação do direito da União, o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões:

- «1) É enquadrável no conceito de “circunstâncias extraordinárias”, referido no Considerando (14) do Regulamento [n.º 261/2004], a circunstância de um passageiro, no decurso de um voo, morder outros passageiros e agredir a tripulação que o tentou acalmar, de tal forma que justificou, segundo o Comandante do voo, um desvio para um aeroporto mais próximo de forma a desembarcar esse passageiro e respectiva bagagem, o que origina o atraso desse voo no seu destino?
- 2) Uma “circunstância extraordinária” verificada no voo de ida, imediatamente anterior, realizado pela mesma aeronave, releva para eximir a responsabilidade da transportadora aérea em relação ao atraso na partida dessa aeronave no voo de regresso, onde embarca o passageiro reclamante, ora Autor?
- 3) A ponderação e a conclusão por parte da ré de que o envio de uma outra aeronave não evitaria o atraso já em curso e bem assim o encaminhamento do passageiro, ora Autor, em transbordo, para o voo do dia seguinte, por aquela companhia, ora ré ter apenas um voo diário para o destino final do passageiro, corresponde a uma conduta por parte da transportadora aérea, ora ré, em que aquela tomou todas as medidas razoáveis mas, mesmo assim, não foi possível obviar ao atraso verificado, para efeitos do disposto no art.º 5.º, n.º3, do Regulamento [n.º 261/2004]?»

#### **IV. Tramitação do processo no Tribunal de Justiça**

22. A decisão de reenvio, datada de 21 de janeiro de 2019, deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 31 de janeiro de 2019.

23. Os Governos português, alemão, austríaco e polaco e a Comissão Europeia apresentaram observações escritas no prazo fixado no artigo 23.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia.

24. Através de uma medida de organização do processo de 8 de outubro de 2019, o Tribunal de Justiça colocou perguntas para resposta escrita a todas as partes e interessados. O Tribunal de Justiça também pediu informações à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir «AESA»), nos termos do artigo 24.º, segundo parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, e convidou-a a participar na audiência. As observações escritas sobre as perguntas objeto das referidas medidas de organização do processo foram apresentadas no prazo fixado.

25. Na audiência de 5 de dezembro de 2019, foram apresentadas observações pelos mandatários *ad litem* da TAP, dos Governos português, alemão e francês, da AESA e da Comissão.

## V. Análise jurídica

### A. Considerações preliminares

26. A proteção dos passageiros aéreos na União Europeia é objeto de um regulamento que tem por efeito harmonizar, em grande parte, as regras 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. O Regulamento n.º 261/2004 contém disposições que especificam os direitos dos passageiros em relação às companhias aéreas. Consoante a sua situação, os passageiros podem ter direito a indemnização, receber assistência sob a forma de um direito a reembolso ou reencaminhamento, ou ainda receber assistência prestada pela transportadora aérea. Dito isto, o cerne do processo principal, como foi referido na introdução das presentes conclusões, é o direito a indemnização em razão de um atraso considerável do voo, ou seja, um atraso igual ou superior a três horas, com fundamento no artigo 7.º deste regulamento<sup>7</sup>.

27. O Regulamento n.º 261/2004 tem igualmente por efeito harmonizar as regras que permitem que as companhias aéreas, em casos específicos, sejam isentas da sua responsabilidade para com os passageiros. A transportadora aérea que se encontre numa situação que, em princípio, dá lugar a um direito a indemnização pode, por conseguinte, opor-se validamente a esta obrigação invocando o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, desde que possa 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<sup>8</sup>. Caberá ao órgão jurisdicional de reenvio determinar se é esse o caso no processo principal, tendo em conta as respostas do Tribunal de Justiça às questões prejudiciais.

28. Com efeito, ao adotar um regulamento com disposições detalhadas, o legislador da União escolheu um instrumento legislativo que não necessita de medidas de transposição ou execução a nível nacional<sup>9</sup>. Da mesma forma que o regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros, a interpretação que lhe é dada pelo Tribunal de Justiça deve ser aplicada pelos órgãos jurisdicionais nacionais. A este respeito, há que salientar a importância que reveste a cooperação entre o Tribunal de Justiça e os tribunais nacionais, dado que permitiu ao Tribunal de Justiça fornecer esclarecimentos úteis sobre a interpretação do Regulamento

7 V. Acórdãos de 19 de novembro de 2009, *Sturgeon e o.* (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 61); de 23 de outubro de 2012, *Nelson e o.* (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 40); e de 4 de maio de 2017, *Pešková e Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 19 e jurisprudência referida).

8 V. Acórdão de 4 de abril de 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 19).

9 *Mittwoch, A.-C.*, *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlim, 2013, p. 12, afirma que o legislador da União raramente utiliza o regulamento enquanto instrumento de harmonização do direito privado, constituindo, assim, o Regulamento n.º 261/2004 uma exceção notável. Por outro lado, o autor inclui a jurisprudência do Tribunal de Justiça entre os instrumentos de harmonização (não legislativos) deste domínio do direito.

n.º 261/2004<sup>10</sup>. Este intercâmbio, que já suscitou uma jurisprudência abundante, era necessário, em razão, principalmente, da imprecisão de algumas disposições do referido regulamento, designadamente do conceito de «circunstâncias extraordinárias»<sup>11</sup>, e das lacunas jurídicas existentes. Para sanar estas insuficiências, o legislador optou por iniciar um processo de revisão desse ato jurídico, que ainda está em curso<sup>12</sup>. É neste contexto que caberá ao Tribunal de Justiça, uma vez mais, assumir o seu papel orientador na evolução do direito da União. Pela minha parte, examinarei nas presentes conclusões as questões prejudiciais pela ordem por que foram submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio.

## **B. Quanto à primeira questão**

### *1. Comportamento violento de um passageiro enquanto risco para a segurança da aviação*

29. Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se os atos de agressão física cometidos no decurso de um voo por um passageiro contra outros passageiros e contra a tripulação de cabina, conforme descritos nas presentes conclusões, podem ser considerados «circunstâncias extraordinárias».

30. A própria redação do Regulamento n.º 261/2004 não contém uma definição jurídica deste conceito. O segundo período do considerando 14 do referido regulamento fornece, no entanto, algumas indicações. Por conseguinte, essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de «riscos de segurança»<sup>13</sup>. No entanto, coloca-se a questão de saber quais são os riscos de segurança suscetíveis de constituir circunstâncias extraordinárias no domínio específico do transporte aéreo de passageiros.

31. Em minha opinião, o exame desta questão exige uma interpretação que tenha em conta o quadro jurídico aplicável ao domínio em causa<sup>14</sup>. O Regulamento n.º 261/2004 não pode ser interpretado abstraindo do contexto político, socioeconómico e tecnológico em que foi adotado nem dos desenvolvimentos regulamentares ocorridos posteriormente nessa matéria<sup>15</sup>. Esta abordagem, que completa os outros métodos de interpretação reconhecidos na jurisprudência do Tribunal de Justiça<sup>16</sup>,

10 V. a Comunicação da Comissão sobre as Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2016, C 214, p. 5), da qual resulta que «[a] jurisprudência teve uma influência decisiva na interpretação do regulamento». Com as orientações para a interpretação, que, em princípio, constituem uma síntese da jurisprudência, a Comissão tem por objetivo «clarificar uma série de disposições incluídas no regulamento, nomeadamente à luz da jurisprudência do Tribunal, para que as regras atuais possam ser aplicadas de forma mais eficaz e coerente».

11 Chatzipanagiotis, M., «Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) n.º 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive», *Air & Space Law*, 2018, 43, n.º 4&5, p. 434.

12 V. proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento n.º 261/2004 e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem [COM(2013) 130 final], de 13 de março de 2013.

13 Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 21), e de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 21).

14 Importa salientar que, embora, no plano formal, o órgão jurisdicional de reenvio tenha limitado a sua primeira questão prejudicial à interpretação do considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004, tal circunstância não obsta a que o Tribunal de Justiça lhe forneça todos os elementos de interpretação do direito da União que possam ser úteis à decisão do processo que lhe foi submetido, quer esse órgão jurisdicional lhes tenha ou não feito referência no enunciado das referidas questões (v. Acórdãos de 29 de outubro de 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, n.ºs 20 e 21, e de 21 de março de 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, n.º 35).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, 2.ª edição, Berlim, 2010, § 18, n.ºs 20 e segs., sublinha a importância da interpretação contextual das normas que se baseia na ideia de «unidade da linguagem jurídica» e menciona, a título de exemplo, o Acórdão de 18 de dezembro de 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, n.ºs 40 e segs.). V., igualmente, Conclusões do advogado-geral E. Tanchev no processo Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, n.º 69), nas quais este se baseia numa análise que inclui outros atos de direito derivado no domínio do transporte aéreo.

16 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no que respeita à interpretação das disposições do direito da União, importa ter em conta não só os seus termos mas também os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte e o seu contexto (v. Acórdãos de 16 de julho de 2015, Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, n.º 30, e de 21 de março de 2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, n.º 34).



permitir-nos-á identificar os riscos reconhecidos pelo legislador da União no estado atual da evolução do transporte aéreo de passageiros. Tal também permitirá ao Tribunal de Justiça interpretar o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 em harmonia com os outros atos pertinentes, contribuindo assim para a unidade da ordem jurídica da União.

32. Resulta da análise de todos os atos jurídicos pertinentes que regem o transporte aéreo de passageiros que o legislador da União atribui especial importância à segurança, uma vez que o próprio Regulamento n.º 261/2004 prevê, no artigo 2.º, alínea j), que a recusa de embarque de passageiros pode ser justificada por razões «de segurança». Noto que a redação desta disposição não exclui que o risco a que esta se refere seja imputável ao comportamento violento de um passageiro.

33. Importa referir também o Regulamento n.º 376/2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, bem como os atos jurídicos com este relacionados. O Regulamento de Execução 2015/1018 estabelece uma lista com a classificação das ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação que devem ser obrigatoriamente comunicadas pelos profissionais da aviação, nos termos do Regulamento n.º 376/2014. O ponto 6, alínea 2), do anexo I do Regulamento de Execução 2015/1018 menciona, enquanto ocorrência relacionada com a segurança durante a operação da aeronave, a «[d]ificuldade em controlar *passageiros* sob o efeito do álcool, *violentos* ou indisciplinados». Por conseguinte, importa observar que a legislação da União considera expressamente que um comportamento violento de um passageiro para com outros ocupantes da aeronave, como o verificado no processo principal, constitui um risco grave que dá lugar a uma obrigação de comunicação às autoridades competentes.

34. O Regulamento 2018/1139, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil [e] que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, também se revela pertinente neste contexto, uma vez que confere ao piloto comandante um papel central, ao lhe atribuir, no ponto 1.3 do seu anexo V, a responsabilidade pela «segurança da aeronave, bem como pela segurança de toda a tripulação, dos passageiros e da carga a bordo». A disposição que figura no ponto 3, alínea g), do seu anexo V parece-me especialmente pertinente, dado que prevê que «[o] piloto comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências, para o voo, de *distúrbios causados por passageiros*». O ponto 7.3 deste mesmo anexo prevê que, «[n]uma *situação de emergência que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo*», o piloto comandante deve tomar todas as medidas que considere necessárias por razões de segurança. Noto que esta disposição está redigida em termos suficientemente amplos para permitir qualificar a agressão física cometida por um passageiro contra outras pessoas a bordo de uma aeronave, como no caso em apreço, de risco para a segurança da aviação.

35. A nível do direito internacional, importa referir a Convenção de Tóquio, em que são partes contratantes todos os Estados-Membros mas não a União. Embora — contrariamente a outros instrumentos de direito internacional que regulam matérias relacionadas com o transporte aéreo<sup>17</sup> — esta convenção não faça parte integrante da ordem jurídica da União, por não existir uma transposição explícita da mesma que reflita uma eventual transferência de competências dos Estados-Membros para a União<sup>18</sup>, não deixa de ser verdade que certos paralelismos de natureza normativa revelam uma convicção jurídica comum. Por conseguinte, parece-me possível recorrer à Convenção de Tóquio como instrumento de referência para efeitos de interpretação do direito da

17 V., nomeadamente, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999 (RTNU, vol. 2242, p. 369), assinada pela Comunidade Europeia e aprovada por esta através da Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38; a seguir «Convenção de Montreal»). Esta convenção entrou em vigor, no que respeita à União, em 28 de junho de 2004. Foi transposta pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente (JO 1997, L 285, p. 1). A Convenção de Montreal faz, assim, parte integrante da ordem jurídica da União (v. Acórdão de 22 de novembro de 2012, Espada Sánchez e o., C-410/11, EU:C:2012:747, n.º 20).

18 A União está vinculada por uma convenção internacional que não celebrou, quando assume as competências anteriormente exercidas pelos Estados-Membros no âmbito de aplicação dessa convenção (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de outubro de 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, n.º 33, e de 21 de dezembro de 2011, Air Transport Association of America e o., C-366/10, EU:C:2011:864, n.º 63).

União. Nos termos do seu artigo 1.º, n.º 1, esta convenção aplica-se às «*infrações à lei penal*» e «*[a]os atos que, embora não constituam infrações, possam pôr ou ponham em perigo a segurança da aeronave, ou das pessoas ou bens, ou que ponham em perigo a boa ordem e a disciplina a bordo*». À semelhança das disposições suprarreferidas do Regulamento 2018/1139, o artigo 6.º, n.º 1, da referida convenção autoriza o piloto comandante da aeronave a adotar as medidas razoáveis, inclusive coercivas, que se tornem necessárias para «garantir a *segurança da aeronave ou das pessoas [...] a bordo*», quando tiver fundadas razões para crer «que uma pessoa praticou, ou está prestes a praticar, a bordo uma *infração ou um ato previstos no artigo 1, n.º 1*»<sup>19</sup>. Os critérios para aplicar a Convenção de Tóquio como instrumento de referência para efeitos de interpretação parecem-me estar preenchidos no caso em apreço, dado que a agressão física constitui, salvo exceção, um ato que é punível com uma sanção penal nos termos das leis penais dos Estados-Membros da União.

36. Resulta destes elementos que, na medida em que a legislação da União e o direito internacional qualificam de risco grave para a segurança da aviação o comportamento violento de um passageiro para com outros passageiros e a tripulação, como o que está em causa no caso em apreço, não é de excluir, à partida, que a situação descrita constitua uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

## 2. *Análise do carácter extraordinário na perspetiva dos critérios estabelecidos pela jurisprudência*

37. É certo que, como o Tribunal de Justiça já declarou na sua jurisprudência, nem todos os «riscos de segurança» — à semelhança das outras circunstâncias a que se refere o considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 — são suscetíveis de constituir «circunstâncias extraordinárias» que podem levar à isenção da responsabilidade da transportadora aérea<sup>20</sup>. Importa ter presente que, na medida em que leva a uma derrogação à regra geral, a saber, o pagamento de uma indemnização, que responde a um objetivo de proteção dos consumidores, o conceito de «circunstâncias extraordinárias» a que se refere o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado de forma estrita<sup>21</sup>.

38. Segundo jurisprudência constante, este conceito exige, ao invés, o preenchimento de dois requisitos cumulativos, a saber: a) que os eventos não sejam inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea; e b) que escapem ao controlo efetivo desta última<sup>22</sup>. Para verificar o preenchimento efetivo destes critérios, é necessário fazer uma apreciação casuística. Consequentemente, há que proceder a um exame rigoroso dos referidos critérios tendo em conta o quadro factual resultante do despacho de reenvio.

19 Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 514, e Piera, A., «ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n.º 3, p. 237, referem que a Convenção de Tóquio aborda a problemática do «passageiro desordeiro». Explicam que a dita convenção não contém nenhuma definição do conceito de «infração», cuja interpretação é deixada às leis nacionais. Os autores recordam que a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) [em inglês: «International Civil Aviation Organization» (ICAO)] adotou elementos de orientação sobre os aspetos jurídicos da questão dos passageiros indisciplinados/desordeiros («ICAO circular 288 — Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers»), dos quais resulta que qualquer agressão contra a tripulação de cabina e os outros passageiros deve ser considerada uma «infração» na aceção da referida convenção. Referem, igualmente, o Protocolo de Montreal de 4 de abril de 2014, assinado por todos os Estados-Membros da União, que altera a Convenção de Tóquio e estabelece o dever de os Estados contratantes despoletarem processos contra os atos considerados mais graves, isto é, aqueles em que uma pessoa a bordo comete ou ameaça cometer uma ofensa à integridade física contra um membro da tripulação ou em que recusa obedecer a instruções do comandante do voo.

20 Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 22); de 17 de abril de 2018, Krüsemann e o. (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, n.º 34); e de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 20).

21 Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 17).

22 Acórdãos de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 38); de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 22); e de 17 de abril de 2018, Krüsemann e o. (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, n.º 32).

*a) Inerência da ocorrência ao exercício normal da atividade da transportadora aérea*

39. Se analisarmos a casuística nesta matéria, o primeiro critério implica que a ocorrência em causa não esteja relacionada de modo intrínseco, indissociável e típico com o transporte aéreo de passageiros. Por outras palavras, o conceito em apreço inclui as ocorrências que não se enquadram no curso normal das coisas na preparação ou na execução de um transporte aéreo. Por conseguinte, inclui todas as ocorrências que não estão relacionadas com o funcionamento do transporte aéreo efetivo, mas que, enquanto circunstâncias especiais de origem externa, prejudicam ou até impossibilitam a execução programada desse funcionamento.

40. A título preliminar, é necessário recordar que — por mais óbvio que pareça — a função do tráfego aéreo civil é permitir o transporte de longo curso de passageiros e de mercadorias. O transporte de passageiros e de mercadorias constitui uma atividade económica importante, exercida na maioria dos casos por empresas privadas, e contribui, portanto, para a economia da União. Quanto ao transporte de passageiros em particular, devo constatar que a facilidade das deslocações em avião permitiu aproximar os cidadãos da União e ligá-los mais ao resto mundo. A abundância da oferta de ligações aéreas permitiu a muitos cidadãos da União viajar, estudar e trabalhar na Europa e fora dela. Por outro lado, o número e a frequência dos voos aumentaram substancialmente graças à criação do mercado interno da aviação, um ambiente cada vez mais competitivo que permitiu uma evolução favorável dos preços<sup>23</sup>.

41. Deste ponto de vista, também me parece óbvio que não se pode razoavelmente considerar que a formação ou a punição de passageiros que tenham um comportamento violento fazem parte das funções do tráfego aéreo civil. Embora seja verdade que, antes de cada voo, a tripulação de cabina dá instruções de segurança aos passageiros, não é menos verdade que esta prática se destina unicamente a garantir a realização segura do transporte. As instruções de segurança são concebidas para ajudar os passageiros a familiarizarem-se com os riscos inerentes ao transporte aéreo, a saber, os riscos de sofrer ferimentos na descolagem, de turbulências, de uma despressurização da cabina, de uma manobra de aterragem, etc.<sup>24</sup>.

42. Em contrapartida, essas instruções de segurança não abordam a problemática mais geral do uso da violência nas relações interpessoais, e com razão, dado que a mesma ultrapassa o âmbito do transporte, como explicarei em seguida. Por seu lado, os passageiros são obrigados a respeitar as instruções da tripulação. Salvo muito raras exceções, ninguém põe seriamente em causa a competência da tripulação de cabina em relação ao funcionamento da aeronave nem a sua autoridade para manter a boa ordem e a disciplina a bordo.

23 V. Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 1 de março de 2019: Estratégia de Aviação para a Europa: Manter e promover elevados padrões sociais, [COM(2019) 120 final].

24 Resulta do ponto 2, alínea b), do anexo V do Regulamento 2018/1139 que «[a] tripulação deve estar familiarizada com a localização e a utilização do equipamento de emergência pertinente, devendo os passageiros ser igualmente informados das mesmas». Esta disposição prevê também que «[d]evem ser disponibilizadas informações suficientes à tripulação e aos passageiros, em relação com a operação e específicas dos equipamentos instalados, bem como sobre os procedimentos de emergência e a utilização do equipamento de segurança existente na cabina».

43. Como alegaram vários intervenientes no presente processo, o comportamento violento de certos passageiros para com outros passageiros e a tripulação de cabina não representa, no entanto, uma ocorrência que se enquadre tipicamente no funcionamento da transportadora aérea. Infelizmente para todas as pessoas envolvidas, uma agressão física pode acontecer em qualquer situação e pode ser explicada por uma série de motivos. Alguns destes motivos podem estar estritamente relacionados com a personalidade do agressor, enquanto outros, como o *stress*, são devidos à situação específica em que o agressor se encontra durante um voo<sup>25</sup>.

44. Dito isto, há que constatar que a decisão de reenvio não contém nenhuma precisão quanto à origem da atitude agressiva do passageiro em causa. Por este motivo, e na medida em que se afigura impossível enumerar todas as situações suscetíveis de dar lugar a um comportamento violento de um passageiro a bordo de uma aeronave, o Tribunal de Justiça deverá limitar-se a considerações de ordem geral, na sua resposta à primeira questão prejudicial.

45. Por uma questão de exaustividade, gostaria de salientar que o facto de, esporadicamente, se verificarem casos isolados de agressão física não me parece constituir, em si mesmo, motivo suficiente para daí deduzir que o uso da violência é inerente ao exercício normal da atividade de transporte aéreo de passageiros. A este respeito, partilho das reservas expressas pelo advogado-geral E. Tanchev nas suas Conclusões no processo C-501/17, *Germanwings*<sup>26</sup>, relativamente ao argumento segundo o qual a frequência da ocorrência deve constituir um critério limitativo ou distintivo. Cumpre-me constatar que, independentemente da validade duvidosa deste argumento, não há, no presente processo, nenhum elemento que o sustente, tendo todos os intervenientes chegado à conclusão de que o uso da violência a bordo de uma aeronave constitui uma ocorrência bastante rara ou, em todo o caso, não mais frequente do que noutros lugares<sup>27</sup>.

46. Na medida em que se afasta do que se pode considerar um comportamento socialmente aceitável e, inclusivamente, é punível pelo direito penal dos Estados-Membros, o uso da violência por um passageiro contra outros passageiros e/ou a tripulação de cabina representa claramente uma ocorrência alheia ao transporte aéreo. Não se enquadra no curso normal das coisas na preparação e/ou na execução de um transporte aéreo. É, inclusivamente, suscetível de as prejudicar se essa violência for dirigida contra a estrutura da aeronave e o pessoal responsável pelo seu funcionamento. As legislações nacionais têm geralmente em conta esse facto, qualificando de «infração agravada» tal ato de agressão.

47. Resulta do que precede que a ocorrência controvertida não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

25 Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512; Nase, V., Humphrey, N., «Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention», *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 79, n.º 4, p. 702; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 109, indicam que o comportamento perturbador de um passageiro pode ser atribuído a fatores «externos» (por exemplo: ira devida a atrasos prolongados, perda de bagagem, mau serviço ou frustração em relação a determinadas expectativas, longas filas nas portas de embarque, cabinas de aeronave sobrelotadas) e «internos» (por exemplo: problemas psicológicos ou psiquiátricos, consumo excessivo de álcool, sintomas de abstinência de fumador ou, de uma forma mais geral, um comportamento associal).

26 Conclusões do advogado-geral E. Tanchev no processo *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, n.ºs 60 e 61).

27 Resulta do documento «Unruly Passengers — Enhancing the deterrent» (3 de abril de 2019), elaborado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (em inglês: «International Air Transport Association; IATA»), que os incidentes associados a passageiros desordeiros afetam apenas 1 em cada 1053 voos, ainda que seja perceptível um aumento dos mesmos.

b) *Controlo da ocorrência*

48. O segundo critério exige que a ocorrência em causa escape ao controlo efetivo da transportadora aérea. Como exposto *supra*<sup>28</sup>, a atitude agressiva de um indivíduo pode dever-se a vários motivos, o que torna quase impossível antecipá-la e reagir à mesma de forma adequada. Dada esta imprevisibilidade e tendo em conta o facto de que o comportamento violento de um passageiro, como descrito na decisão de reenvio, não é inerente ao transporte aéreo, parece-me descabido atribuir à transportadora aérea a responsabilidade exclusiva em matéria de prevenção e repressão de incidentes violentos a bordo de uma aeronave. Na medida em que, em primeiro lugar, o respeito das regras de civilidade se impõe em todas as situações da vida quotidiana e, em segundo lugar, a tripulação de cabina constitui o ponto de contacto privilegiado para resolver amigavelmente qualquer eventual diferendo entre os passageiros, considero que cada passageiro deve assumir a responsabilidade pelo seu comportamento e pelas consequências dele decorrentes.

49. Sou sensível ao argumento invocado por vários Estados-Membros que apresentaram observações no presente processo, designadamente os Governos alemão e polaco, segundo o qual a tripulação de cabina dispõe de recursos muito limitados para controlar um passageiro agressivo. Com efeito, mesmo que o piloto comandante e a tripulação de cabina possam dar ordens concretas a um passageiro (exortação à calma, advertência, atribuição de outro lugar, etc.) ou o sujeitem a medidas coercivas com vista à realização segura do voo, não podem, porém, controlar o passageiro de um modo que exclua totalmente as perturbações do voo de que, como foi acima referido, este seja responsável.

50. Esta consideração é ainda mais válida para a prevenção desses incidentes violentos, dado que, geralmente, as transportadoras aéreas não dispõem de informações que lhes permitam concluir que um passageiro terá um comportamento agressivo a bordo da aeronave, suscetível de pôr em perigo a segurança do voo. Por outro lado, as transportadoras aéreas não têm o direito de recusar o embarque de um passageiro que, nesse instante, tem um comportamento normal. Importa não esquecer, no entanto, que, a partir do momento em que ocorre um incidente violento após a descolagem da aeronave, a tripulação de cabina já não pode recorrer a medidas de prevenção, estando assim o seu campo de ação limitado às medidas de repressão suprarreferidas, isto no espaço muito reduzido de uma cabina de avião.

51. Partilho da opinião do Governo austríaco e da Comissão segundo a qual a situação deveria ser objeto de uma apreciação fundamentalmente diferente no caso de um passageiro revelar, já antes ou mesmo durante o embarque, um comportamento perturbado e de a transportadora aérea poder, assim, ter conhecimento de tal comportamento. Nesse caso, não me parece justificado eximir a transportadora aérea da sua responsabilidade, permitindo-lhe invocar validamente uma circunstância extraordinária se, a seguir, o passageiro em questão se comportar de modo inadequado ou continuar a comportar-se desse modo<sup>29</sup>. A interpretação das disposições suprarreferidas do direito da União e da Convenção de Tóquio, que conferem ao piloto comandante o poder de adotar as medidas necessárias para garantir a segurança do voo<sup>30</sup>, deve necessariamente incluir a ideia da prevenção de riscos, tanto quanto possível, para que as referidas disposições possam ser efetivas.

28 V. n.º 43 das presentes conclusões.

29 Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, 11ª edição, n.ºs 121 e 122, partilha da opinião de vários órgãos jurisdicionais alemães que se pronunciaram sobre a problemática do passageiro desordeiro, segundo a qual o comportamento «inesperado, incontrolável e agressivo» de um passageiro constitui uma «circunstância excepcional». Para o autor, a situação devia ser apreciada de maneira diferente se, já antes ou mesmo durante o embarque, a tripulação de cabina dispusesse de indícios de que o passageiro se encontrava sob o efeito do álcool e era, por conseguinte, suscetível de constituir um risco para a segurança do voo.

30 Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 501; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 107; Michaelides, S., «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n.º 6, p. 38; Piera, A., «ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n.º 3, p. 236, e Abeyratne, R., «A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n.º 1, p. 48, mencionam que a Convenção de Tóquio confere poderes alargados aos pilotos comandantes de aeronaves para reagir às infrações praticadas a bordo destas. Segundo os autores, o piloto comandante pode exercer estes poderes sem receio de ter de assumir a responsabilidade civil ou penal decorrente dos seus atos, visto que a Convenção de Tóquio lhe garante imunidade.

52. Face aos limites que se impõem habitualmente à tripulação de cabina no âmbito da prevenção e da repressão desses riscos, o desembarque de um passageiro violento no aeroporto acessível mais próximo — enquanto medida de último recurso — não parece ser uma opção irrazoável se o piloto comandante considerar, após prudente reflexão e tendo em conta todas as circunstâncias do caso concreto, que se torna impossível prosseguir o voo nessas condições, sob pena de pôr em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas a bordo. Aliás, devo constatar que é precisamente isso que as disposições previstas, respetivamente, no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 8.º, n.º 1, da Convenção de Tóquio autorizam o piloto comandante a fazer quando é confrontado com tal situação<sup>31</sup>.

53. Decorre das considerações precedentes que se, ao fazer uso das medidas a que está autorizada a recorrer, a tripulação de cabina não conseguir acalmar um passageiro e este comprometer a segurança do voo — por exemplo, pondo em perigo ou ofendendo a integridade física das pessoas a bordo da aeronave —, esta situação constitui uma circunstância que escapa ao controlo da transportadora aérea, na aceção do segundo critério estabelecido pela jurisprudência. É certamente esse o caso numa situação como a que está em causa no processo principal, em que o passageiro desordeiro morde outros passageiros e agride a tripulação de cabina que o tenta acalmar.

54. O meu exame dos factos leva-me a concluir que os dois critérios desenvolvidos pela jurisprudência para caracterizar uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, conforme interpretado à luz dos considerandos 14 e 15 deste regulamento, estão preenchidos no caso em apreço.

### *3. Resposta à primeira questão*

55. Com base nestas considerações, há que responder à primeira questão prejudicial que a circunstância de, no decurso de um voo, um passageiro morder outros passageiros e agredir a tripulação de cabina que o tentou acalmar, de tal forma que justificou, segundo o comandante do voo, por razões de segurança, um desvio para o aeroporto mais próximo, a fim de desembarcar esse passageiro e a respetiva bagagem, o que origina o atraso desse voo à chegada ao seu destino, se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias» a que se refere o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

### *C. Quanto à segunda questão*

56. Com a sua segunda questão prejudicial, 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, para se eximir da obrigação de pagamento ao passageiro da indemnização devida por motivo de um atraso considerável do voo, com base no artigo 7.º do referido regulamento, uma transportadora aérea pode também invocar circunstâncias extraordinárias que não se verificaram no decurso do voo reservado por esse passageiro, mas, nesse mesmo dia, no decurso do voo anterior, realizado pela mesma aeronave prevista para efetuar o voo reservado, no âmbito do regime de rotação de aeronaves entre aeroportos.

<sup>31</sup> V. Michaelides, S., «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n.º 6, p. 41; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 107; Abeyratne, R., «A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n.º 1, p. 49. Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512, explica que, por vezes, se pode revelar difícil determinar o que constitui uma infração num caso específico, mas que cabe ao piloto comandante tomar uma decisão definitiva.

## 1. Precedentes na jurisprudência

57. A este respeito, importa, antes de mais, chamar a atenção do Tribunal de Justiça para o facto de já ter tido a oportunidade de tomar posição — embora apenas implicitamente — sobre esta questão de direito. Com efeito, no processo que deu origem ao Acórdão Pešková e Peška<sup>32</sup>, admitiu que podia ser invocada uma circunstância extraordinária, nesse caso, uma colisão com aves, apesar de a mesma não ter afetado o voo reservado pelo passageiro atrasado, mas um voo anterior realizado pela mesma aeronave no âmbito de um trajeto programado de voos. Do mesmo modo, no processo que deu origem ao Acórdão Germanwings<sup>33</sup>, o facto de um prego ter furado um pneu, no âmbito do voo anterior ao voo atrasado, foi considerado uma circunstância extraordinária. Daqui resulta que a resposta à questão prejudicial deve ser afirmativa, com base nos referidos acórdãos.

## 2. Interpretação das disposições pertinentes

58. Na hipótese de o Tribunal de Justiça considerar que esta jurisprudência não dá, por si só, uma resposta suficiente à questão prejudicial, sugiro que se complete o raciocínio com uma interpretação das disposições pertinentes. Dito isto, noto que nem a letra nem o espírito e a finalidade do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, interpretado à luz do seu considerando 15, permitem concluir que as circunstâncias extraordinárias — como, no caso vertente, o comportamento violento de um passageiro que ameaça a segurança a bordo da aeronave — têm de afetar diretamente o voo em que, afinal, as circunstâncias extraordinárias tiveram como efeito o cancelamento ou o atraso.

### *a) Exigência de um nexo de causalidade entre as «circunstâncias extraordinárias» e os cancelamentos ou os atrasos consideráveis*

59. Muito pelo contrário, no que se refere à redação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, o exame de várias versões linguísticas desta disposição leva a concluir que basta um simples nexo de causalidade entre as circunstâncias extraordinárias e o cancelamento ou o atraso<sup>34</sup>. Esta interpretação é confirmada pela redação do considerando 15 deste regulamento, do qual resulta que o cancelamento ou o atraso devem ter sido provocados por uma decisão de gestão do tráfego aéreo relativa a «*uma determinada aeronave*» e que implique «um ou mais voos dessa aeronave»<sup>35</sup>. Por outras palavras, o que importa é que a cadeia causal se tenha verificado até ao cancelamento ou ao atraso em causa.

60. Além disso, há que constatar que, na medida em que o considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004 refere uma situação em que vários voos operados pela transportadora aérea com a mesma aeronave são afetados pelas circunstâncias extraordinárias, o legislador parece ter pensado, designadamente, em casos como o que está em causa no processo principal, em que a transportadora aérea estabeleceu um regime de rotação de aeronaves para operar uma determinada ligação aérea. Como vários intervenientes no presente processo notaram nas suas observações, esse regime de rotação constitui uma prática corrente no domínio do transporte aéreo de passageiros, que se explica pela necessidade de uma utilização economicamente judiciosa das aeronaves<sup>36</sup>.

32 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.ºs 9 a 11).

33 Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 9).

34 Espanhol: «se debe a»; dinamarquês: «skyldes»; alemão: «auf [...] zurückgeht»; estónio: «põhjustasid»; inglês: «is caused by»; francês: «est due à»; italiano: «è dovuta a»; neerlandês: «het gevolg is van»; polaco: «jest spowodowane»; e português: «se ficou a dever a».

35 Espanhol: «una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave»; dinamarquês: «bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange»; alemão: «einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs»; estónio: «konkreetsle lennukile/ühe või mitme lennu»; inglês: «a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that aircraft»; francês: «un avion précis/génère/d'un ou de plusieurs vols de cet avion»; italiano: «un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile»; neerlandês: «één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt»; polaco: «danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów»; e português: «uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave».

36 V. Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G., Zhu, Z., «The aircraft rotation problem», *Annals of Operations Research*, 1997, p. 33; Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S., Fricke, H., «Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance», *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

*b) Exigência de adotar todas as medidas razoáveis para evitar cancelamentos ou atrasos consideráveis*

61. Por um lado, uma interpretação extensiva do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, que confira um direito a indemnização aos passageiros mesmo que o cancelamento ou o atraso considerável tenham sido causados por circunstâncias extraordinárias verificadas no decurso de um voo anterior, parece conforme com o objetivo prosseguido pelo referido regulamento, que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos. Com efeito, como o Tribunal de Justiça recordou nos processos apensos que deram origem ao Acórdão Nelson e o.<sup>37</sup>, a indemnização de montante fixo prevista no artigo suprarreferido responde a este objetivo na medida em que permite compensar a perda de tempo sofrida pelos passageiros, sem que estes tenham de provar que sofreram um dano individualizado.

62. Por outro lado, é evidente que o facto de impor uma responsabilidade ilimitada no tempo, baseada num simples nexo de causalidade e sem prever critérios corretivos, equivaleria a ignorar a delicada ponderação entre os interesses dos passageiros aéreos e os das transportadoras aéreas, que o legislador da União efetuou quando da adoção do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, aquele procurou estabelecer um equilíbrio entre esses interesses divergentes, prevendo que as transportadoras aéreas sejam isentas da obrigação de pagamento de uma indemnização se puderem provar que o cancelamento ou o atraso considerável originados por circunstâncias extraordinárias não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis<sup>38</sup>.

63. Resulta dos elementos acima expostos que não existe, em princípio, nenhuma limitação temporal que se oponha à aplicação do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 a uma situação como a do caso em apreço, em que foi estabelecido um regime de rotação de voos, dado que esta disposição apenas exige um nexo de causalidade entre as circunstâncias extraordinárias verificadas no voo anterior e o cancelamento ou o atraso considerável do voo reservado pelo passageiro. Dito isto, noto que, segundo as informações fornecidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, o desvio do voo proveniente de Lisboa para o aeroporto de Las Palmas, na sequência do incidente a bordo, foi a causa do atraso no embarque do voo onde seguia o passageiro demandante, de Fortaleza para Lisboa. Por conseguinte, sem prejuízo das verificações factuais que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, não é de excluir que o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 possa ser aplicado ao caso em apreço.

64. Todavia, a transportadora aérea pode ser isenta da obrigação de pagamento de uma indemnização com fundamento no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se puder provar que o cancelamento ou o atraso considerável originados por circunstâncias extraordinárias não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as «medidas razoáveis»<sup>39</sup>. A questão de saber se este requisito se encontra preenchido no caso em apreço depende do alcance deste conceito do direito da União, uma problemática que é objeto da terceira questão prejudicial e que será a seguir analisada.

*3. Resposta à segunda questão*

65. À luz destas considerações, há que responder à segunda questão prejudicial que uma «circunstância extraordinária» verificada numa aeronave utilizada no âmbito de um regime de rotação justifica, em princípio, a isenção da transportadora aérea da sua obrigação de indemnização em relação aos cancelamentos ou aos atrasos consideráveis daí decorrentes. A transportadora aérea deverá, no entanto, conseguir provar que tomou todas as medidas economicamente razoáveis para evitar o cancelamento ou o atraso considerável.

<sup>37</sup> Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 74).

<sup>38</sup> Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 39).

<sup>39</sup> É necessário precisar que as «medidas razoáveis» que incumbem à transportadora aérea por força do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 devem destinar-se a evitar os efeitos prejudiciais típicos e, por isso, previsíveis, para os passageiros, da ocorrência das circunstâncias extraordinárias, ou seja, evitar os cancelamentos ou os atrasos consideráveis. Em contrapartida, o caráter evitável das próprias circunstâncias extraordinárias não é pertinente.



#### D. Quanto à terceira questão

66. Com a sua terceira questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se a TAP, enquanto transportadora aérea, tomou, no caso em apreço, todas as «medidas razoáveis» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Faz referência às alegações apresentadas pela TAP no processo principal, segundo as quais o atraso sofrido pelo passageiro demandante na chegada ao seu destino final não poderia ter sido evitado, tendo em conta as especificidades da situação que podem ser resumidas da seguinte forma: o estabelecimento de um regime de rotação entre Fortaleza e Lisboa; a utilização de uma única aeronave nesta rota; o consecutivo atraso dos voos de ida e de regresso; e a existência de uma única ligação diária entre Lisboa e Oslo.

##### 1. Repartição de competências entre o Tribunal de Justiça e os órgãos jurisdicionais nacionais no âmbito do exame das «medidas razoáveis»

67. A este respeito, há que recordar, antes de mais, que o processo instituído pelo artigo 267.º TFUE é um instrumento de cooperação entre o Tribunal de Justiça e os órgãos jurisdicionais nacionais, graças ao qual o primeiro fornece aos segundos os elementos de interpretação do direito da União que lhes são necessários para a resolução do litígio que lhes cabe decidir<sup>40</sup>. Em conformidade com esta repartição de competências bem assente, cabe aos órgãos jurisdicionais nacionais aplicar o direito da União tendo em conta a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça. Assim, parece resultar da formulação da terceira questão que o órgão jurisdicional de reenvio pede que seja o próprio Tribunal de Justiça a declarar se as medidas organizacionais concretas tomadas pela TAP eram «razoáveis». O Tribunal de Justiça deverá, no entanto, limitar-se a *esclarecer o alcance deste conceito*, à luz das circunstâncias do caso em apreço.

68. Estas observações preliminares impõem-se tanto mais que o órgão jurisdicional de reenvio será chamado a aplicar as disposições do Regulamento n.º 261/2004 após ter ele próprio efetuado uma apreciação minuciosa dos factos, como exige a jurisprudência<sup>41</sup>. Dito isto, tendo em conta a descrição muito sucinta do quadro factual que consta do despacho de reenvio, não é de excluir a existência de outros aspetos importantes a tomar em consideração na análise desta questão prejudicial, que escapem ao conhecimento do Tribunal de Justiça por falta de informações necessárias, por exemplo, no que respeita aos recursos logísticos, técnicos e financeiros à disposição da transportadora aérea. Por conseguinte, o grau de precisão das orientações que o Tribunal de Justiça fornecerá ao órgão jurisdicional de reenvio dependerá, em larga medida, das informações recolhidas. É tendo presente este facto que importa determinar quais as implicações da exigência de tomar «todas as medidas razoáveis» para evitar um atraso considerável, num contexto como o examinado no caso em apreço.

##### 2. Conceito de «medidas razoáveis» na jurisprudência

69. O Tribunal de Justiça interpretou este conceito no sentido de que exige, no momento em que se verificam circunstâncias extraordinárias, que a transportadora aérea tome «medidas adaptadas à situação», desde que as referidas medidas sejam «técnica e economicamente suportáveis»<sup>42</sup>. A transportadora aérea deve «[mobilizar] todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que disp[õe]», sem, contudo, ser obrigada a fazer «sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua

40 Acórdão de 5 de julho de 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, n.º 16).

41 V. Acórdãos de 12 de maio de 2011, Eglitis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, n.ºs 29 e segs.), e de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 30).

42 Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 40).

empresa»<sup>43</sup>. O ónus da prova incumbe à transportadora aérea, que só se exime da sua responsabilidade para com os passageiros na medida em que consiga demonstrar que tomou todas as medidas razoavelmente possíveis para evitar ou mitigar o dano ou, pelo contrário, que lhe era impossível adotar tais medidas.

70. Devo constatar que a jurisprudência suprarreferida impõe, no interesse da proteção dos consumidores, requisitos de isenção particularmente estritos, obrigando a transportadora aérea a empreender tudo o que seja objetivamente possível com os recursos disponíveis para evitar o cancelamento ou o atraso considerável de um voo. Como atrás referi, na falta de informações exaustivas que habilitem o Tribunal de Justiça a apreciar a situação da transportadora aérea, caberá ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se a TAP não dispunha de outros meios mais eficazes para garantir que o passageiro demandante chegasse a horas ao seu destino final situado em Oslo. Importa recordar, neste contexto, que a obrigação de transporte implica que o passageiro chegue o mais rapidamente possível ao seu destino final e não apenas ao local de ligação<sup>44</sup>. Daqui resulta que a transportadora aérea não pode validamente alegar que «cumpru parcialmente» esta obrigação.

### *3. Elementos de interpretação a dar ao órgão jurisdicional de reenvio*

71. Os elementos de interpretação que se seguem têm como objetivo dar ao órgão jurisdicional de reenvio as orientações necessárias para poder efetuar a apreciação dos factos de maneira seletiva e eficaz.

72. Antes de mais, há que ter em conta o facto de que, quanto mais longo for o período que decorre entre a ocorrência que constitui uma circunstância extraordinária e a hora programada de chegada ao destino final, maior é a margem de manobra da transportadora aérea. Por outras palavras, se dispuser de tempo suficiente, a transportadora aérea pode normalmente recorrer a várias soluções para encaminhar o passageiro em causa para o seu destino final. Em contrapartida, estas soluções serão muito limitadas, ou mesmo praticamente inexistentes, se não tiver tempo. Do mesmo modo, há que tomar em consideração a rota do voo em causa. A preparação de um voo composto por vários segmentos, como no caso em apreço, não implica necessariamente que o atraso verificado num desses segmentos se deva agravar em seguida, em razão de uma sucessão de complicações. Pelo contrário, pode igualmente alargar as possibilidades da transportadora aérea, desde que esta preveja uma reserva de tempo razoavelmente longa em cada etapa da rota, para poder recorrer, sendo caso disso, a soluções alternativas.

73. Como o Tribunal de Justiça recordou no processo que deu origem ao Acórdão Eglitis e Ratnieks<sup>45</sup>, uma transportadora aérea razoável caracteriza-se pela planificação dos seus recursos em tempo útil, a fim de dispor de uma reserva de tempo para poder prever outras soluções. Um planeamento minucioso e racional das rotas pela transportadora aérea é, portanto, essencial para prevenir os transtornos e inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento de voos e atrasos consideráveis, em conformidade com o objetivo previsto no considerando 12 do Regulamento n.º 261/2004. Partilho da opinião do Governo português segundo a qual as transportadoras aéreas não devem ser incentivadas a renunciar a tomar todas as medidas necessárias para se eximirem da sua responsabilidade. O órgão jurisdicional de reenvio deverá assim verificar se a transportadora aérea, no momento em causa, dispunha de soluções alternativas, no plano logístico ou técnico, que poderiam ter compensado ou, pelo menos, reduzido consideravelmente o atraso do voo, como a utilização de uma aeronave de substituição<sup>46</sup>, a aceleração da velocidade da aeronave ou o transbordo do passageiro para

43 Acórdãos de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 31), e de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 41).

44 V. Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 35 e 47).

45 Acórdão de 12 de maio de 2011, Eglitis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 28).

46 V. Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, n.º 47).

outras ligações aéreas, com ou sem escala, operadas pela própria ou por outras transportadoras aéreas membros da mesma associação (no caso em apreço, a Star Alliance). Dispor de um plano de emergência que permita fazer face aos imprevistos é ainda mais importante quando se estabelece um regime de rotação, com utilização de uma única aeronave para realizar um transporte numa distância considerável, como, no caso em apreço, entre Lisboa e Fortaleza. Como observa o Governo austríaco, um regime de rotação completamente desprovido de meios de apoio é vulnerável, dado que conduz a um atraso inevitável do voo seguinte realizado pela mesma aeronave.

74. O órgão jurisdicional de reenvio deverá basear a sua apreciação em meios de prova adequados, designadamente relatórios de situação e outras análises elaboradas pela transportadora aérea para o período em causa, que lhe permitirão compreender melhor o raciocínio subjacente ao planeamento dos voos. Nesta fase das minhas reflexões, devo no entanto observar, à semelhança do Governo português, que não se afigura que a TAP tenha invocado ou feito prova de qualquer medida tomada no período de tempo que mediou a chegada do voo a Lisboa, no dia 22 de agosto de 2017, e o embarque do passageiro no voo para Oslo, no dia 23 de agosto de 2017. Parece-me judicioso confiar ao órgão jurisdicional de reenvio a tarefa de interpelar a transportadora aérea sobre este ponto e examinar as razões que a levaram a não prever meios de encaminhamento alternativos para este último segmento do voo.

#### *4. Resposta à terceira questão*

75. Em conclusão, proponho que se responda à terceira questão prejudicial no sentido de que as «medidas razoáveis» que incumbem à transportadora aérea por força do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 devem destinar-se a evitar os efeitos típicos das circunstâncias extraordinárias, ou seja, os cancelamentos ou os atrasos consideráveis à chegada. As medidas que, neste contexto, podem concretamente ser exigidas à transportadora aérea a fim de evitar as consequências de uma circunstância extraordinária, a saber, no caso vertente, um atraso considerável, devem ser apreciadas casuisticamente.

76. O órgão jurisdicional de reenvio deverá verificar se a transportadora tinha planificado os seus recursos em tempo útil a fim de dispor de uma reserva de tempo suficiente para poder prever soluções alternativas, no plano logístico ou técnico, com o objetivo de compensar ou, pelo menos, reduzir consideravelmente o atraso do voo, como a utilização de uma aeronave de substituição, a aceleração da velocidade da aeronave ou o transbordo do passageiro para outras ligações aéreas, com ou sem escala, operadas pela própria ou por outras transportadoras aéreas. O órgão jurisdicional de reenvio deverá basear a sua apreciação em meios de prova adequados, designadamente relatórios de situação e outras análises elaboradas pela transportadora aérea, que lhe permitam compreender melhor o raciocínio subjacente ao planeamento dos voos.

## **VI. Conclusão**

77. À luz das considerações precedentes, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo às questões prejudiciais submetidas pelo Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Portugal):

- 1) A circunstância de, no decurso de um voo, um passageiro morder outros passageiros e agredir a tripulação de cabina que o tentou acalmar, de tal forma que justificou, segundo o comandante do voo, por razões de segurança, um desvio para o aeroporto mais próximo, a fim de desembarcar esse passageiro e a respetiva bagagem, o que origina o atraso desse voo à chegada ao seu destino, enquadra-se no conceito de «circunstâncias extraordinárias» a que se refere 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.

- 2) Uma circunstância extraordinária verificada numa aeronave utilizada no âmbito de um regime de rotação, como no processo principal, justifica, em princípio, a isenção da transportadora aérea da sua obrigação de indemnização em relação aos cancelamentos ou aos atrasos consideráveis daí decorrentes, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. A transportadora aérea deverá, no entanto, conseguir provar que tomou todas as medidas economicamente razoáveis para evitar o cancelamento ou o atraso.
- 3) As «medidas razoáveis» que incumbem à transportadora aérea por força do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 devem destinar-se a evitar os efeitos típicos das circunstâncias extraordinárias, ou seja, os cancelamentos ou os atrasos consideráveis à chegada. As medidas que, neste contexto, podem concretamente ser exigidas à transportadora aérea a fim de evitar as consequências de uma circunstância extraordinária, a saber, no caso vertente, um atraso considerável, devem ser determinadas casuisticamente.

O órgão jurisdicional de reenvio deverá verificar se a transportadora tinha planificado os seus recursos em tempo útil a fim de dispor de uma reserva de tempo para poder prever soluções alternativas, no plano logístico ou técnico, com o objetivo de compensar ou, pelo menos, reduzir consideravelmente o atraso do voo, como a utilização de uma aeronave de substituição, a aceleração da velocidade da aeronave ou o transbordo do passageiro para outras ligações aéreas, com ou sem escala, operadas pela própria ou por outras transportadoras aéreas. O órgão jurisdicional de reenvio deverá basear a sua apreciação em meios de prova adequados, designadamente relatórios de situação e outras análises elaboradas pela transportadora aérea, que lhe permitam compreender melhor o raciocínio subjacente ao planeamento dos voos.