Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

26 de fevereiro de 2013*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigos 6.° e 7.° — Voo com correspondência(s) — Verificação de um atraso na chegada ao destino final — Duração do atraso igual ou superior a três horas — Direito dos passageiros a indemnização»

No processo C-11/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Bundesgerichtshof (Alemanha), por decisão de 9 de dezembro de 2010, entrado no Tribunal de Justiça em 11 de janeiro de 2011, no processo

Air France SA

contra

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: V. Skouris, presidente, K. Lenaerts, vice-presidente, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (relator), M. Berger, E. Jarašiūnas, presidentes de secção, E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça e C. Vajda, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: M. Aleksejev, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 27 de novembro de 2012,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Air France SA, por G. Toussaint, Rechtsanwalt,

— em representação do Governo alemão, por J. Kemper, na qualidade de agente,

— em representação do Governo francês, por G. de Bergues e M. Perrot, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Língua do processo: alemão.

— em representação do Governo polaco, por M. Szpunar, na qualidade de agente,

— em representação do Governo do Reino Unido, por S. Ossowski, na qualidade de agente, assistido por D. Beard, barrister,

— em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson e K.-P. Wojcik, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação dos artigos 6.° e 7.° do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO L 46, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a companhia Air France SA (a seguir «Air France») a H.-G. Folkerts e a L.-T. Folkerts, dispondo esta última de uma reserva para viajar de Brema (Alemanha) para Assunção (Paraguai), via Paris (França) e São Paulo (Brasil), a respeito do prejuízo que a mesma considera ter sofrido na sequência do atraso com que chegou ao destino final.

Quadro jurídico

Direito internacional

3 A Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional (Convenção de Montreal), celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, foi assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO L 194, p. 38).

4 Os artigos 17.° a 37.° da Convenção de Montreal constituem o seu capítulo III, intitulado «Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos».

5 O artigo 19.º desta Convenção, sob a epígrafe «Atrasos», dispõe:

«A transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adotaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas.»

6 O artigo 22.º, n.º 1, da referida Convenção limita a responsabilidade da transportadora em caso de dano sofrido pelos passageiros que resulta de um atraso a 4 150 direitos de saque especiais por passageiro.

Direito da União

7 Os considerandos 1 a 4 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.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

(3) Embora o Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares [(JO L 36, p. 5)], estabeleça um nível básico de proteção para os passageiros, o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis.

(4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

[...]

(15) Deve-se considerar que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão de 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 ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

8 O artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Objeto», prevê:

«O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de:

a) recusa de embarque contra sua vontade;

b) cancelamento de voos;

c) atraso de voo.»

9 Nos termos do artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições»:

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

[…]

h) 'Destino final', o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;

[…]»

10 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe:

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

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

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

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

i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou

ii) tiverem sido informados do cancelamento menos de uma semana antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada, ou

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de uma semana antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

[...]

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

[...]»

11 O artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Atrasos», tem a seguinte redação:

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

a) Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b) Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c) Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b);

a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:

i) a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e

ii) quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e

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

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

12 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê:

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

a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

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

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

a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b) Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c) Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

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

[...]»

13 O artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a reembolso ou a reencaminhamento», tem a seguinte redação:

«1. Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:

a)

— o reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7.º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas, e para a parte ou partes da viagem já efetuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,

— um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

b) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

c) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

[…]»

14 O artigo 9.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a assistência», tem a seguinte redação:

«1. Em caso de remissão para o presente artigo, devem ser oferecidos a título gratuito aos passageiros:

a) Refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera;

b) Alojamento em hotel:

— caso se torne necessária a estadia por uma ou mais noites, ou

— caso se torne necessária uma estadia adicional à prevista pelo passageiro;

c) Transporte entre o aeroporto e o local de alojamento (hotel ou outro).

2. Além disso, devem ser oferecidas aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico.

3. Ao aplicar o presente artigo, a transportadora aérea operadora deve prestar especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas.»

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

«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.»

Matéria de facto no litígio no processo principal e questões prejudiciais

16 L.-T. Folkerts tinha uma reserva para viajar de Brema a Assunção, via Paris e São Paulo.

17 Segundo a programação inicialmente prevista, o avião de L.-T. Folkerts devia descolar de Brema em 16 de maio de 2006, às 6h30, e chegar a Assunção, o seu destino final, no mesmo dia, às 23h30.

18 O voo de Brema com destino a Paris, operado pela Air France, sofreu um atraso na partida e só descolou cerca das 9 horas, ou seja, com um atraso de cerca de duas horas e meia em relação à hora prevista de partida. L.-T. Folkerts, que, no momento da partida de Brema, dispunha já dos seus cartões de embarque para a totalidade da viagem, só chegou a Paris após a descolagem do aparelho da Air France que deveria assegurar a correspondência para São Paulo. A Air France transferiu a reserva de L.-T. Folkerts para um voo posterior para São Paulo. Devido à sua chegada tardia a São Paulo,

L.-T. Folkerts perdeu a correspondência para Assunção prevista no início. Assim, só chegou a Assunção em 17 de maio de 2006, às 10h30, ou seja, com um atraso de onze horas em relação à hora de chegada inicialmente prevista.

19 Em primeira instância, e depois no recurso, a Air France foi condenada a pagar uma indemnização a L. Folkerts, incluindo, nomeadamente, a quantia de 600 euros nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004.

20 A Air France interpôs um recurso de «Revision» no Bundesgerichtshof.

21 O órgão jurisdicional de reenvio considera que a resolução do referido recurso depende da questão de saber se L.-T. Folkerts dispõe, contra a Air France, de um direito a indemnização nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

22 O órgão jurisdicional de reenvio considera, com efeito, que L.-T. Folkerts só tem direito a uma indemnização até 600 euros se a jurisprudência do Tribunal de Justiça (acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, Colet., p. I-10923) — que reconhece ao passageiro o direito a indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 também no caso de atraso importante — for aplicável no caso em que não houve um atraso em relação à hora programada de partida, na aceção do artigo 6.º, n.º 1, deste regulamento, mas em que a chegada ao destino final foi efetuada com um atraso de uma duração igual ou superior a três horas em relação à hora de chegada inicialmente prevista.

23 Assim, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a questão de saber se o direito a indemnização invocado pela recorrida é fundamentado depende da questão de saber se é possível invocar o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 mesmo se não houve nenhum atraso na aceção do artigo 6.º, n.º 1, deste mesmo regulamento. Com efeito, segundo o Bundesgerichtshof, a fundamentação do acórdão Sturgeon e o., já referido, não permite determinar se é unicamente a importância do atraso verificado na chegada ao destino final que é determinante para fazer surgir o direito a indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 ou se o direito a indemnização devido a esse atraso pressupõe, além disso, que os requisitos de aplicação do artigo 6.º, n.º 1, deste regulamento estejam reunidos, ou seja, que o voo em causa tenha sofrido um atraso na partida em proporções que excedem os limites definidos por essa disposição.

24 Neste contexto, o Bundesgerichtshof decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Um passageiro [de um voo] tem direito a indemnização, ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando o atraso da partida do seu voo não excede os limites fixados no artigo 6.º, n.º 1, do referido regulamento, mas chega ao seu último destino pelo menos três horas depois da hora de chegada prevista?

2) Em caso de resposta negativa à primeira questão:

O atraso na aceção do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser determinado, no caso de um voo que comporta várias etapas, em função de cada uma das diferentes etapas ou em função da distância relativamente ao último destino?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

25 Através da sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que é devida uma indemnização, com fundamento no referido artigo, ao passageiro de um voo com correspondências que sofreu um atraso na partida de uma duração inferior aos limites fixados no artigo 6.º do referido regulamento, mas que chegou ao destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora de chegada prevista.

26 Em primeiro lugar, há que recordar que o Regulamento n.º 261/2004 tem por objetivo, como decorre do seu artigo 1.º, n.º 1, conceder direitos mínimos aos passageiros quando estes são confrontados com três tipos de situações distintas, concretamente, em caso de recusa de embarque contra sua vontade, cancelamento do seu voo e, por último, atraso do seu voo.

27 Ora, decorre do artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, consagrado às definições de âmbito transversal, que, contrariamente à recusa de embarque e ao cancelamento de um voo, o atraso de um voo não é objeto de nenhuma definição no referido artigo.

28 Além disso, cumpre assinalar que o Regulamento n.º 261/2004 prevê duas situações diferentes de atraso de um voo.

29 Por um lado, em certos contextos, como o do atraso de um voo previsto no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, o dito regulamento faz referência unicamente ao atraso de um voo em relação à hora programada de partida.

30 Por outro lado, noutros contextos, o Regulamento n.º 261/2004 prevê a situação de atraso de um voo verificado à chegada ao destino final. Assim, no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, o legislador da União retira consequências jurídicas do facto de os passageiros cujo voo foi anulado e aos quais a transportadora aérea oferece reencaminhamento chegarem ao seu destino final com um certo atraso em relação à hora programada de chegada do voo cancelado.

31 A este respeito, há que salientar que a referência, no Regulamento n.º 261/2004, a diferentes situações de atraso é compatível com o artigo 19.º da Convenção de Montreal, que faz parte integrante da ordem jurídica da União (v. acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Colet., p. I-403, n.º 36; e de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, Colet., p. I-4239, n.ºs 19 e 20). Com efeito, esse artigo alude a um conceito de «atraso no transporte aéreo de passageiros», sem especificar em que fase desse transporte deve ser constatado o atraso em questão.

32 Em segundo lugar, há que recordar que o Tribunal de Justiça já decidiu que, quando os passageiros são vítimas de um atraso considerável, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros dos voos assim atrasados dispõem, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, de um direito a indemnização com fundamento no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, dado que sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um prejuízo análogo (v. acórdãos Sturgeon e o., já referido, n.ºs 60 e 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, n.ºs 34 e 40).

33 Dado que esse prejuízo se materializa, no que diz respeito aos atrasos de voos, à chegada ao destino final, o Tribunal de Justiça decidiu que um atraso deve ser apreciado, para efeitos da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, em relação à hora de chegada prevista a esse destino (v. acórdãos, já referidos, Sturgeon e o., n.º 61, e Nelson e o., n.º 40).

34 Ora, o conceito de «destino final» está definido no artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004 como sendo o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo.

35 Daqui decorre que, no caso de voos sucessivos, apenas importa para efeitos da indemnização fixa prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 o atraso verificado em relação à hora programada de chegada ao destino final, entendido como destino do último voo apanhado pelo passageiro em causa.

36 Em terceiro lugar, o artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, que se refere ao atraso de voo em relação à hora programada de partida, tem por objetivo, segundo os seus próprios termos, unicamente estabelecer as condições que dão origem às medidas de assistência e de cuidados, previstas, respetivamente, nos artigos 8.º e 9.º do referido regulamento.

37 Daqui resulta que a indemnização fixa à qual o passageiro tem direito, nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando o seu voo chega ao destino final com um atraso de três horas ou mais em relação à hora programada de chegada, não depende do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no artigo 6.º deste regulamento.

38 Por conseguinte, a circunstância de um voo como o que está em causa no processo principal não ter sido afetado por um atraso, em relação à hora programada de partida, que excedeu os limites fixados no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, é irrelevante quanto à obrigação de as companhias aéreas indemnizarem os passageiros desse voo, dado que este último foi afetado por um atraso na chegada ao destino final de uma duração igual ou superior a três horas.

39 A solução contrária constituiria uma diferença de tratamento injustificada na medida em que equivaleria a tratar diferentemente os passageiros de voos que sofrem um atraso na chegada ao seu destino final igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, consoante o atraso do seu voo em relação à hora programada de partida exceda, ou não, os limites previstos no artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, e isto quando os inconvenientes ligados a uma perda de tempo irreversível são idênticos.

40 Em quarto lugar, na audiência foram evocados, nomeadamente pela Comissão Europeia, certos dados estatísticos relativos, por um lado, ao grande número de voos com correspondências no transporte de passageiros no espaço aéreo europeu e, por outro, ao caráter frequente dos atrasos, de uma duração igual ou superior a três horas, verificados na chegada ao destino final, que afetam esses voos e que são imputados às correspondências perdidas pelos passageiros afetados.

41 A este respeito, na verdade, a obrigação de indemnizar os passageiros dos voos em causa segundo as modalidades fixas previstas no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 implica consequências financeiras para as transportadoras aéreas (v., neste sentido, acórdão Nelson e o., já referido, n.º 76).

42 Todavia, há que sublinhar, por um lado, que essas consequências financeiras não podem ser consideradas desproporcionadas em relação ao objetivo de proteção elevada dos passageiros dos transportes aéreos (acórdão Nelson e o., já referido, n.º 76) e, por outro, que a amplitude real das referidas consequências financeiras pode ser atenuada à luz dos seguintes três elementos.

43 Antes de mais, há que recordar que as transportadoras aéreas não são obrigadas ao pagamento da referida indemnização se provarem que o cancelamento ou o atraso considerável são devidos a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, ou seja, circunstâncias que escapam ao domínio efetivo do transportador aéreo (acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Colet., p. I-11061, n.º 34, e Nelson e o., já referido, n.º 79).

44 Em seguida, há que salientar que o cumprimento das obrigações exigidas pelo Regulamento n.º 261/2004 não prejudica o direito de essas transportadoras exigirem uma indemnização a qualquer pessoa que tenha causado o atraso, incluindo terceiros, conforme está previsto no artigo 13.º deste regulamento (acórdão Nelson e o., já referido, n.º 80).

45 Por outro lado, o montante de indemnização, fixado em 250 euros, 400 euros e 600 euros em função da distância dos voos em causa, pode ser ainda reduzido em 50%, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, quando o atraso for, num voo não abrangido pelo artigo 7.º, n.º 2, alíneas a) e b), do referido regulamento, inferior a quatro horas (acórdãos, já referidos, Sturgeon e o., n.º 63, e Nelson e o., n.º 78).

46 Por último, e de qualquer modo, resulta da jurisprudência que a importância do objetivo de proteção dos consumidores, incluindo, consequentemente, os passageiros dos transportes aéreos, é suscetível de justificar consequências económicas negativas, mesmo consideráveis, para certos operadores económicos (acórdão Nelson e o., já referido, n.º 81 e jurisprudência referida).

47 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão prejudicial que o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que é devida uma indemnização, com fundamento no mesmo artigo, ao passageiro de um voo com correspondências que sofreu um atraso na partida de uma duração inferior aos limites fixados no artigo 6.º do referido regulamento, mas que chegou ao seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, dado que a referida indemnização não está sujeita à existência de um atraso na partida e, por conseguinte, não depende do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no dito artigo 6.º

Quanto à segunda questão

48 Tendo em conta a resposta afirmativa dada à primeira questão, não há que responder à segunda questão.

Quanto às despesas

49 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 (Grande Secção) declara:

O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que é devida uma indemnização, com fundamento no mesmo artigo, ao passageiro de um voo com correspondências que sofreu um atraso na partida de uma duração inferior aos limites fixados no artigo 6.º do referido regulamento, mas que chegou ao seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, dado que a referida indemnização não está sujeita à existência de um atraso na partida e, por conseguinte, não depende do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no dito artigo 6.º

Assinaturas