



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

24 de fevereiro de 2022*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 3.º, n.º 1 — Âmbito de aplicação — Voo sucessivo com partida num país terceiro e destino a um país terceiro — Reserva única numa transportadora aérea da Comunidade — Correspondência no território de um Estado-Membro — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), e artigo 7.º — Voo alternativo atrasado — Tomada em consideração da hora efetiva de chegada para efeitos de indemnização»

No processo C-451/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Decisão de 25 de agosto de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 23 de setembro de 2020, no processo

Airhelp Ltd

contra

Austrian Airlines AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: K. Jürimäe, presidente da Terceira Secção, exercendo funções de presidente da Quarta Secção, S. Rodin (relator) e N. Piçarra, juízes,

advogado-geral: H. Saugmandsgaard Øe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Airhelp Ltd, por E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

— em representação da Austrian Airlines AG, por M. Klemm, Rechtsanwalt,

— em representação do Governo austríaco, por J. Schmoll e G. Kunnert, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: alemão.

- em representação do Governo dinamarquês, por M. Wolff, J. Nymann-Lindegren e M. Jespersen, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por G. Braun e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 6 de outubro de 2021,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º 1, do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio entre a Airhelp Ltd e a Austrian Airlines AG a respeito da recusa de esta última indemnizar NT, um passageiro aéreo em cujos direitos sucedeu a Airhelp, devido ao cancelamento do seu voo.

Quadro jurídico

- 3 O artigo 2.º, alínea h), do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições», dispõe:
«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;
[...]»
- 4 O artigo 3.º deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, nos seus n.ºs 1 e 5:
«1. O presente regulamento aplica-se:
a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;
b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.

[...]

5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

- 5 O artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», enuncia, no seu n.º 1, alínea c), iii):

«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, salvo se:

[...]

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

- 6 O artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê, nos seus n.ºs 1, 2 e 4:

«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 %.

[...]

4. As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 7 NT tinha uma reserva para um voo sucessivo de Quixinau (Moldávia) para Banguécoque (Tailândia), via Viena (Áustria). Estava previsto que essa transportadora aérea realizasse os dois voos que constituíam esse voo sucessivo que deu lugar a uma reserva única. O primeiro ligava Quixinau a Viena, com a partida e a chegada previstas, respetivamente, para as 15 h 55 e as 16 h 40, em 29 de maio de 2019. O segundo segmento de voo ligava, em seguida, Viena a Banguécoque, com a partida e a chegada previstas, respetivamente, para as 23 h 20, em 29 de maio de 2019, e as 14 h 20, em 30 de maio de 2019. Segundo o método de cálculo da rota ortodrómica, a distância entre Quixinau e Banguécoque é superior a 3 500 km.
- 8 O voo de Quixinau para Viena foi cancelado menos de sete dias antes da partida programada. Por conseguinte, a Austrian Airlines alterou a reserva de NT transferindo-o para outro voo, com o número TK 68, entre Istambul (Turquia) e Banguécoque, com a partida e a chegada previstas, respetivamente, para a 1 h 25 e as 15 h 00, em 30 de maio de 2019. Resulta do pedido de decisão prejudicial que não foi possível determinar de que modo e a que horas NT foi reencaminhado de Quixinau para Istambul. O voo entre Istambul e Banguécoque chegou a este último destino às 16 h 47, ou seja, com um atraso de 1 hora e 47 minutos em relação ao horário programado desse voo alternativo.
- 9 Caso o voo entre Istambul a Banguécoque não tivesse sido atrasado, NT teria chegado ao seu destino final, Banguécoque, 40 minutos mais tarde do que se tivesse podido viajar de acordo com o seu plano inicial via Viena. No entanto, uma vez que esse voo Istambul-Banguécoque sofreu um atraso de 1 hora e 47 minutos, NT chegou, na verdade, ao seu destino final com um atraso de 2 horas e 27 minutos em relação à hora programada de chegada do voo sucessivo inicialmente reservado.
- 10 NT cedeu à Airhelp o direito de que dispunha em relação à Austrian Airlines ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 11 A Airhelp intentou no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria) uma ação destinada a obter uma indemnização no montante de 300 euros, com o fundamento de que a Austrian Airlines não tinha proposto a NT um reencaminhamento que lhe permitisse chegar ao seu destino final nas duas horas seguintes à chegada programada do voo sucessivo inicialmente reservado, embora admitindo que a Austrian Airlines tinha o direito de invocar uma redução de metade do montante da indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, em aplicação do n.º 2 deste mesmo artigo.
- 12 O Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou procedente o pedido da Airhelp com o fundamento de que resultava claramente da redação do Regulamento n.º 261/2004 que, no contexto do seu artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), havia que comparar a hora programada de chegada do voo inicialmente reservado e a hora à qual o voo alternativo chegou efetivamente ao destino final. Esse órgão jurisdicional deduziu daqui que uma transportadora

aérea só está isenta do pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º deste regulamento se, de facto, o passageiro tiver chegado ao seu destino final pelo voo alternativo com um atraso máximo de duas horas em relação à hora programada de chegada do voo inicialmente reservado. Contudo, o referido órgão jurisdicional não abordou a questão de saber se as disposições do Regulamento n.º 261/2004 eram aplicáveis ao processo que lhe foi submetido.

- 13 A Austrian Airlines interpôs recurso dessa decisão no órgão jurisdicional de reenvio, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), contestando a pertinência dos limites temporais estabelecidos pelo órgão jurisdicional de primeira instância. Segundo a Austrian Airlines, em caso de cancelamento de um voo, para efeitos da aplicação do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, há que tomar em consideração não a hora efetiva de chegada do voo alternativo ao local do destino final, mas a hora de chegada normalmente programada desse voo.
- 14 O órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, todavia, sobre a questão de saber se o Regulamento n.º 261/2004 é aplicável ao processo que lhe foi submetido, tendo em conta a jurisprudência do Tribunal de Justiça da qual decorre que a escala no território da União não tem por efeito tornar o Regulamento n.º 261/2004 aplicável aos voos sucessivos que não têm o seu local de partida ou de destino final no território da União. Ora, é precisamente o caso do voo sucessivo em causa no presente processo. Esse órgão jurisdicional interroga-se sobre a questão de saber se essa solução está em conformidade com o objetivo do referido regulamento, que visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, embora os dois segmentos de voo não tenham sido objeto de uma reserva única, cada um destes é efetivamente abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004, em conformidade com a redação clara do seu artigo 3.º, n.º 1.
- 15 Por outro lado, na hipótese de o Regulamento n.º 261/2004 ser aplicável, há que determinar se as horas de partida e de chegada referidas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), deste regulamento se referem ao horário inicialmente programado do voo alternativo ou às horas de partida e de chegada efetivas desse voo. Com efeito, só nesta última hipótese é que NT poderia reclamar uma indemnização à Austrian Airlines.
- 16 Baseando-se numa análise das diferentes versões linguísticas do Regulamento n.º 261/2004 e na jurisprudência nacional, o órgão jurisdicional de reenvio considera que a referida disposição deve ser interpretada no sentido de que há que comparar a hora programada de chegada do voo inicialmente reservado e a hora efetiva de chegada do voo alternativo. Considera que essa interpretação parece ser igualmente confirmada pelo Despacho de 27 de junho de 2018, Flightright (C-130/18, não publicado, EU:C:2018:496).
- 17 No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio considera que a argumentação da Austrian Airlines, segundo a qual essa interpretação é suscetível de produzir resultados contrários ao objetivo de um elevado nível de proteção dos passageiros, não carece de pertinência, na medida em que a tomada em consideração da hora efetiva de chegada do voo alternativo poderia ter consequências jurídicas diferentes para situações idênticas.
- 18 Por último, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se o artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea está simplesmente obrigada a fazer uma proposta de reencaminhamento ao passageiro em causa e que, em seguida, não assume nenhuma responsabilidade em caso de atraso do voo alternativo, na medida em que este último não deva ser efetuado pela referida transportadora. A este respeito,

resulta do Acórdão de 12 de março de 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), que os inconvenientes sofridos por um passageiro devido, por um lado, ao cancelamento do voo reservado e, por outro, a um atraso considerável do voo alternativo, devem ser objeto de uma avaliação distinta e podem, se for caso disso, dar lugar a duas indemnizações.

- 19 Nestas condições, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 3.º, n.º 1, do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que este regulamento também deve ser aplicado a uma ligação aérea objeto de uma reserva única e que compreende dois segmentos de voo, operados pela (mesma) transportadora aérea da Comunidade, se tanto o local de partida do primeiro segmento de voo como o local da chegada do segundo segmento de voo se situarem num Estado terceiro e só o local da chegada do primeiro segmento de voo e o local da partida do segundo segmento de voo se situarem no território de um Estado-Membro?

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão prejudicial:

2) Deve o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que o passageiro também tem direito a indemnização, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, quando o voo alternativo que lhe foi oferecido, apesar de estar programado para chegar ao destino final não mais de duas horas após a hora de chegada programada do voo cancelado, na realidade não chega dentro deste horizonte temporal?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 20 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que este regulamento é aplicável a um voo sucessivo que foi objeto de uma reserva única e que é composto por dois segmentos de voo que devem ser efetuados por uma transportadora aérea comunitária, quando tanto o aeroporto de partida do primeiro segmento de voo como o aeroporto de chegada do segundo segmento de voo estão situados num país terceiro e apenas o aeroporto em que a escala tem lugar está situado no território de um Estado-Membro.
- 21 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, este último é aplicável aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, este último aplica-se também aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado UE se aplica, a menos que esses passageiros tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.

- 22 Em conformidade com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, para interpretar uma disposição do direito da União, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (Acórdão de 2 de dezembro de 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 23 A este respeito, em primeiro lugar, resulta da redação do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 que este último é aplicável, nas condições por ele determinadas, aos passageiros e não aos voos que efetuam, pelo que apenas importam o local do aeroporto de partida e o local do aeroporto de chegada do passageiro em causa e não os aeroportos utilizados, como os locais de escala, pelos voos que esse passageiro efetuou para alcançar o seu destino de chegada. Daqui resulta que, no caso de voos sucessivos que são objeto de uma reserva única, não deve ser tido em conta, para efeitos da aplicação deste artigo, o local do aeroporto de escala, uma vez que este não pode ser considerado o local do aeroporto de partida ou de chegada do passageiro em causa.
- 24 Em segundo lugar, esta interpretação é confirmada por uma análise do contexto em que se inscreve o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004. Com efeito, 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 efetuado pelo passageiro em causa.
- 25 Ora, o Tribunal de Justiça declarou que decorre da expressão «último voo» que o conceito de «voos sucessivos» deve ser entendido no sentido de que remete para dois ou mais voos que constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto no Regulamento n.º 261/2004 (Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 18 e jurisprudência referida). É o que acontece quando dois ou mais voos foram, à semelhança da situação em causa no processo principal, objeto de uma reserva única (v., neste sentido, Acórdão de 31 de maio de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 26 Foi neste sentido que o Tribunal de Justiça declarou, de maneira constante, que um voo com uma ou várias ligações que foi objeto de uma reserva única constitui um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto pelo Regulamento n.º 261/2004, o que implica que a aplicabilidade deste regulamento seja apreciada com base no local de partida inicial e no destino final desse voo (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 16 e jurisprudência referida, e Despacho de 12 de novembro de 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 27 Esta interpretação é igualmente corroborada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça, segundo a qual, para efeitos da indemnização fixa prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, apenas importam, por um lado, o atraso verificado em relação à hora programada de chegada ao destino final, entendido como destino do último voo efetuado pelo passageiro em causa e, por outro, a distância entre o local da primeira descolagem e o destino final, abstraindo de eventuais voos sucessivos (v., neste sentido, Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 35, e Despacho de 22 de abril de 2021, British Airways, C-592/20, não publicado, EU:C:2021:312, n.º 33 e jurisprudência referida).

- 28 Com efeito, não se pode considerar que um voo sucessivo deve ser entendido como um todo para efeitos de indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 quando esse voo deve ser artificialmente segmentado para efeitos da determinação do âmbito de aplicação do referido regulamento.
- 29 Em terceiro lugar, o objetivo do Regulamento n.º 261/2004 não se opõe a que essa interpretação do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento seja afastada. Com efeito, é verdade que o objetivo que visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos exige que o Regulamento n.º 261/2004 seja interpretado em conformidade com o referido objetivo, mas não pode levar a que o âmbito de aplicação do referido regulamento seja indevidamente alargado a situações que não são abrangidas por este.
- 30 Daqui resulta que o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 não pode ser interpretado no sentido de que o passageiro de um voo sucessivo, cujo local de partida inicial e destino final estão situados em países terceiros, pode invocar as disposições deste regulamento pelo simples facto de uma ou várias escalas dos segmentos desse voo se localizarem no território da União.
- 31 Em todo o caso, uma leitura segundo a qual, no contexto dos voos sucessivos, basta uma escala num aeroporto localizado no território da União para tornar aplicável o Regulamento n.º 261/2004 não só contraria a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, recordada nos n.ºs 25 e 26 do presente acórdão, como também viola os requisitos do artigo 3.º, n.º 1, desse regulamento e o princípio da segurança jurídica.
- 32 A este respeito, importa recordar que o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 prevê claramente duas hipóteses distintas em que este regulamento é aplicável aos passageiros em causa. Como resulta do n.º 21 do presente acórdão, a primeira hipótese, prevista nesta disposição, alínea a), e que diz respeito a todos os passageiros que partem de um aeroporto localizado no território da União, não está sujeita a nenhum outro requisito ou causa de inaplicabilidade, ao passo que a segunda hipótese, prevista na referida disposição, alínea b), que diz respeito a todos os passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território da União e na condição de o seu voo ter sido realizado por uma transportadora comunitária, exclui, no entanto, a aplicabilidade do referido regulamento a esses passageiros se tiverem recebido benefícios ou uma indemnização e lhes tenha sido prestada assistência no país terceiro.
- 33 Ora, a interpretação segundo a qual um passageiro pode invocar as disposições do Regulamento n.º 261/2004 pelo simples facto de o aeroporto de escala do seu voo sucessivo se situar no território da União é incompatível com a segunda hipótese, prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004.
- 34 Em primeiro lugar, essa interpretação levaria a que os passageiros cujo local de partida inicial ou destino final não corresponda a um aeroporto localizado no território da União estivessem necessariamente abrangidos, pelo menos, pela primeira hipótese, prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, enquanto os passageiros abrangidos pela segunda hipótese, prevista no referido artigo, n.º 1, alínea b), apesar de terem como destino final um aeroporto localizado no território da União, só seriam abrangidos por este regulamento se, por um lado, o seu voo tivesse sido realizado por uma transportadora comunitária e, por outro, não estivessem abrangidos pela causa de inaplicabilidade referida no n.º 32 do presente acórdão.

- 35 Em segundo lugar, tal interpretação esvaziaria o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 de uma parte do seu sentido, na medida em que a sua aplicabilidade, mesmo nos casos em que o destino final do passageiro em causa corresponda a um aeroporto localizado no território da União, se limitaria unicamente aos passageiros dos voos diretos com destino à União.
- 36 Assim, o passageiro de um voo proveniente de um país terceiro com destino à União e com um voo sucessivo num aeroporto localizado no território da União seria automaticamente abrangido pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do referido regulamento, ao passo que o mesmo não se aplicaria ao passageiro de um voo direto entre exatamente o mesmo aeroporto de partida e o mesmo destino final se, além disso, o seu voo não tivesse sido assegurado por uma transportadora aérea comunitária ou se estivesse abrangido pela causa de inaplicabilidade igualmente prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento.
- 37 Com efeito, em determinadas situações, como a que está em causa no processo principal, tal interpretação levaria a que as duas hipóteses referidas no artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 fossem simultaneamente aplicáveis à mesma situação.
- 38 Por um lado, no caso em apreço, o local de escala do primeiro segmento de voo localiza-se no território da União e é idêntico ao local de partida do segundo segmento de voo, o trajeto é efetuado por uma transportadora aérea comunitária, e não resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que NT tenha recebido benefícios ou uma indemnização e assistência no país terceiro em que estava localizado o aeroporto de partida. Por conseguinte, *a priori*, NT poderia invocar as disposições do Regulamento n.º 261/2004 ao abrigo do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea b).
- 39 Por outro lado, se o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devesse ser interpretado no sentido de que uma escala num aeroporto localizado no território da União é suficiente para tornar este regulamento aplicável ao passageiro em causa, NT poderia igualmente considerar que a sua situação está abrangida pela hipótese prevista no referido artigo, n.º 1, alínea a). Daqui resulta que, numa situação como a que está em causa no processo principal, não é possível determinar com certeza em qual das duas hipóteses previstas no artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento se enquadra o passageiro em causa.
- 40 Em terceiro e último lugar, tal interpretação teria como consequência que, quanto ao conceito de «voos sucessivos», este deveria ser entendido ora como uma «unidade» constituída por dois ou mais voos que constituem um todo, ora como dois ou mais voos distintos. Essa inconstância no alcance conferido a este conceito violaria o princípio da segurança jurídica que exige, segundo jurisprudência constante, que a legislação da União seja certa e que a sua aplicação seja previsível para os particulares (v., neste sentido, Acórdão de 14 de outubro de 2010, Nuova Agricast e Cofra/Comissão, C-67/09 P, EU:C:2010:607, n.º 77 e jurisprudência referida).
- 41 Atendendo a todas as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que este regulamento não é aplicável a um voo sucessivo que foi objeto de uma reserva única e que é composto por dois segmentos de voo que devem ser efetuados por uma transportadora aérea comunitária, quando tanto o aeroporto de partida do primeiro segmento de voo como o aeroporto de chegada do segundo segmento de voo estão situados num país terceiro e apenas o aeroporto em que a escala tem lugar está situado no território de um Estado-Membro.

Quanto à segunda questão

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

Quanto às despesas

- 43 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 (Quarta Secção) declara:

O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que este regulamento não é aplicável a um voo sucessivo que foi objeto de uma reserva única e que é composto por dois segmentos de voo que devem ser efetuados por uma transportadora aérea comunitária, quando tanto o aeroporto de partida do primeiro segmento de voo como o aeroporto de chegada do segundo segmento de voo estão situados num país terceiro e apenas o aeroporto em que a escala tem lugar está situado no território de um Estado-Membro.

Assinaturas