



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

16 de outubro de 2025*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros aéreos em caso de atraso considerável de um voo — Requisitos — Artigo 5.º, n.º 3 — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Conceito de “medidas razoáveis” para evitar uma circunstância extraordinária ou as consequências dessa circunstância — Aeronave atingida por um raio durante o voo anterior e submetida, em consequência, a uma inspeção obrigatória»

No processo C-399/24,

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 16 de abril de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 7 de junho de 2024, no processo

Airhelp Germany GmbH

contra

Austrian Airlines AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: C. Lycourgos, presidente de secção, O. Spineanu Matei, S. Rodin, N. Piçarra (relator), e N. Fenger, juízes,

advogado-geral: A. Biondi,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da AirHelp Germany GmbH, por E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,
- em representação da Austrian Airlines AG, por M. Brenner e M. Klemm, Rechtsanwälte,

* Língua do processo: alemão.

– em representação da Comissão Europeia, por G. von Rintelen e N. Yerrell, 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 do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a AirHelp Germany GmbH (a seguir «AirHelp») à Austrian Airlines AG, relativo à recusa desta última em indemnizar um passageiro, cujo voo de ligação sofreu um atraso considerável.

Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 1, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:
 - «(1) A ação da Comunidade [Europeia] 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 [para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, e aprovada, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38)], as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.
- (15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

4 O artigo 5.º deste regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», prevê nos seus n.ºs 1 e 3:

«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, 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.

[...]

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

5 O artigo 7.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê no n.º 1:

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

[...]

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;

[...]»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

6 Um passageiro tinha uma reserva única confirmada com a Austrian Airlines para um voo com ligação com partida de Iași (Roménia) e destino a Londres-Heathrow (Reino Unido), via Viena (Áustria). O primeiro voo deste itinerário com ligação, que devia ter chegado a Viena em 8 de março de 2022, às 15 h 50, só chegou ao seu destino às 22 h 53, ou seja, com um atraso de mais de sete horas. Em consequência desse atraso, o referido passageiro perdeu o seu voo de ligação e só chegou a Londres-Heathrow, que era o seu destino final, na manhã do dia seguinte.

7 Durante o seu voo anterior, nesse mesmo dia 8 de março de 2022, a aeronave inicialmente prevista para efetuar o voo entre Iași e Viena, debaixo de nuvens de tempestade, foi atingida por um raio pouco antes da sua aterragem em Iași. Na sequência de uma primeira inspeção de segurança, que é obrigatória após uma ocorrência deste tipo, os técnicos verificaram que existiam danos visíveis num instrumento localizado no exterior desta aeronave, instrumento esse que é essencial para a segurança do voo e é nomeadamente utilizado para medir a pressão atmosférica. Esta verificação implicou que fosse efetuada uma inspeção de segurança aprofundada obrigatória dessa aeronave e, consequentemente, este teve de ficar imobilizada em terra por um período indeterminado.

- 8 Nestas circunstâncias, a Austrian Airlines decidiu fretar, no mesmo dia, uma aeronave de substituição a partir de Viena a fim de operar o voo em causa, ainda que com várias horas de atraso. Entretanto, em Iași, cerca de 40 minutos antes da descolagem desta aeronave de Viena às 19 h 41, os técnicos só autorizaram a aeronave danificada pelo raio a voar novamente até Viena, para aí ser submetida a uma inspeção mais aprofundada assim que chegasse.
- 9 O passageiro afetado pelo atraso cedeu o potencial crédito decorrente desse atraso à AirHelp, que intentou no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria) uma ação destinada a obter junto da Austrian Airlines a indemnização de 400 euros prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004. Perante este órgão jurisdicional, a AirHelp alegou, por um lado, que um raio não constitui uma circunstância extraordinária suscetível de exonerar uma transportadora aérea operadora da sua obrigação de pagar a indemnização prevista neste regulamento, e, por outro, que a Austrian Airlines não tinha tomado todas as medidas razoáveis para transportar o passageiro em causa para o seu destino final o mais rapidamente possível.
- 10 Em contrapartida, segundo as alegações da Austrian Airlines, tanto os danos causados à aeronave pelo raio que a atingiu, como a inspeção de segurança obrigatória a que essa aeronave foi submetida em consequência desse facto eram inabituais e, nesta medida, «não planificáveis nem influenciáveis», pelo que devem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento. Em todo o caso, ao ter optado por fretar uma aeronave de substituição, a Austrian Airlines assegurou o reencaminhamento mais rápido do passageiro em causa de Iași até ao seu destino final e tomou, assim, todas as medidas razoáveis para remediar o atraso.
- 11 Por Decisão de 30 de outubro de 2023, o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou improcedente a ação da AirHelp, tendo nomeadamente considerado que o raio deve ser qualificado como «circunstância extraordinária», na aceção deste artigo 5.º, n.º 3. De acordo com este órgão jurisdicional, podia ser estabelecido um nexo de causalidade suficiente entre, por um lado, o raio que atingiu a aeronave que operou o voo anterior e que também devia assegurar o voo Iași-Viena e, por outro, o atraso sofrido pelo passageiro em causa. O referido órgão jurisdicional também considerou que, uma vez que o fretamento de uma aeronave de substituição permitiu à Austrian Airlines evitar o cancelamento do voo Iași-Viena, que acabou por se realizar, não obstante com atraso, no próprio dia, é razoável que não se tenha procedido novamente a uma mudança de aeronave para a aeronave danificada pelo raio, que, de facto, foi autorizada a voar novamente a partir das 19 h 00.
- 12 O Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), no qual a AirHelp interpôs recurso daquela decisão e que é o órgão jurisdicional de reenvio, considera que a solução do litígio que lhe cabe decidir depende do esclarecimento, por parte do Tribunal de Justiça, da questão de saber se o raio constitui em princípio uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Este órgão jurisdicional explica que, no caso de um raio ter de ser qualificado como circunstância extraordinária, este órgão jurisdicional terá de analisar, a título subsidiário, se a Austrian Airlines tomou todas as medidas razoáveis para evitar o atraso sofrido pelo passageiro em causa.
- 13 O referido órgão jurisdicional clarifica, além disso, que em conformidade com a sua jurisprudência constante, um raio constitui uma circunstância extraordinária, na aceção do referido artigo 5.º, n.º 3. Todavia, considera que existe a possibilidade de eventualmente se afastar dessa jurisprudência, que não é partilhada por outros órgãos jurisdicionais austríacos, e admite

que o estado da atmosfera é inerente ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas e que, conseqüentemente, condições atmosféricas instáveis, incluindo os relâmpagos, bem como os consequentes danos causados às aeronaves podem ser abrangidos pela esfera de responsabilidade dessas transportadoras, ao contrário do que sucede com uma colisão com uma ave, que o Tribunal de Justiça qualificou de circunstância extraordinária no n.º 24, do Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

- 14 Nestas circunstâncias, o Landgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que se verifica uma “circunstância extraordinária” quando a aeronave com a qual o voo devia ser efetuado tiver sido atingida por um raio no voo imediatamente anterior, o que conduziu a um controlo de segurança obrigatório da aeronave por técnicos certificados, com a consequência de a aeronave só ter voltado a ficar disponível para utilização cerca de cinco horas após a hora de partida prevista?»

Quanto à questão prejudicial

- 15 Através da sua única questão, 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 o conceito de «circunstâncias extraordinárias», previsto nesta disposição, abrange o impacto de um raio sobre uma aeronave que devia efetuar um voo, o que obrigou a realizar inspeções de segurança obrigatórias a essa aeronave, tendo essas inspeções provocado um atraso no regresso ao serviço dessa aeronave.
- 16 Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, uma transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento se puder provar que o cancelamento do voo se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 17 Segundo jurisprudência constante, este artigo 5.º, n.º 3, também se aplica também quando os passageiros sofrem, à chegada, um atraso considerável do seu voo, ou seja, um atraso de duração igual ou superior a três horas. Por conseguinte, esta disposição permite às transportadoras aéreas invocar circunstâncias extraordinárias em caso de semelhante atraso para se eximirem ao pagamento da indemnização pedida ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004. [v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International – Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.º 19 e jurisprudência referida].
- 18 Uma vez que o referido artigo 5.º, n.º 3, constitui uma derrogação ao princípio do direito à indemnização dos passageiros, e atendendo ao objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004 que, como decorre do seu considerando 1, consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, o conceito de circunstâncias extraordinárias tem de ser objeto de interpretação estrita [Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor) (C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 26 e jurisprudência referida)].
- 19 O Tribunal de Justiça já declarou que para se eximir à sua obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável ou de cancelamento de um voo, uma transportadora aérea operadora pode invocar uma circunstância extraordinária que afetou um voo anterior

operado pela própria com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direta entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo seguinte (v., neste sentido, Acórdão de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.ºs 53 e 54).

- 20 O conceito de «circunstâncias extraordinárias» referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa os acontecimentos que, pela sua natureza ou origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao seu controlo efetivo, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação casuística [Acórdão de 11 de maio de 2023, TAP Portugal (Morte do copiloto), C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, n.º 18 e jurisprudência referida].
- 21 O considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004, à luz do qual deve ser lido o artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, especifica que podem sobrevir circunstâncias extraordinárias, 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.
- 22 No caso em apreço, no que respeita, desde logo, ao primeiro dos dois requisitos cumulativos recordados no número 20 do presente acórdão, importa salientar que um acontecimento como o impacto de um raio numa aeronave, que obrigou a realizar inspeções de segurança obrigatórias à aeronave, não pode ser considerado inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea pelo simples facto de o estado da atmosfera ser inerente a esse exercício e de as aeronaves serem concebidas para resistir ao impacto de raios. Por conseguinte, tal ocorrência não pode, apenas por esta razão, ser excluída do conceito de «circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do considerando 14 deste regulamento.
- 23 Com efeito, neste considerando, o legislador da União incluiu no conceito de «circunstâncias extraordinárias» as «condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa», entre as quais se inclui, nomeadamente, o risco de uma aeronave ser atingida por um raio.
- 24 Neste contexto, importa salientar que o impacto de um raio é, pela sua natureza, comparável com uma colisão com um elemento estranho, como uma ave, a qual o Tribunal de Justiça qualifica de circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 24).
- 25 Além disso, quando a aeronave que tiver sido atingida por um raio tiver de ser submetida a inspeções de segurança, independentemente de ter ou não sido danificada, não se pode considerar que tais inspeções, as quais têm a sua origem exclusivamente no impacto do raio, não estão intrinsecamente relacionadas com o sistema de funcionamento do aparelho, ainda que este sistema tenha sido concebido para resistir a raios (v., por analogia, Acórdãos de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 25, e de 4 de abril de 2019, Germanwings C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 24).
- 26 A este respeito, o impacto de um raio sobre uma aeronave, que torna obrigatórias, em consequência deste facto, as inspeções de segurança, distingue-se nomeadamente da avaria prematura mesmo inesperada de algumas peças de uma aeronave, a qual constitui, em princípio,

uma ocorrência intrinsecamente associada ao sistema de funcionamento dessa aeronave (v., neste sentido, Acórdão de 4 de abril de 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, n.ºs 21 e 24 e jurisprudência referida).

- 27 Por conseguinte, cumpre observar que o impacto de um raio sobre uma aeronave, que obrigou a realizar inspeções de segurança obrigatórias a esta, preenche o primeiro dos dois requisitos cumulativos para ser qualificado de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.
- 28 No que respeita, em seguida, ao segundo requisito, relativo à falta de controlo das circunstâncias invocadas pela transportadora aérea, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora (v., neste sentido, Acórdão de 23 de março de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 39).
- 29 Estão assim abrangidos pelo conceito de «acontecimentos externos» aqueles que resultam da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla porque têm por origem um facto natural ou o de um terceiro (v., neste sentido, Acórdão de 23 de março de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 41).
- 30 Neste contexto, a frequência do acontecimento em causa não é, *per se*, um elemento que permita concluir pela presença ou não de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 (v., por analogia, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, n.ºs 36 e 37).
- 31 Tendo em conta o que precede, o impacto de um raio sobre uma aeronave, que obrigou a realizar inspeções de segurança obrigatórias à aeronave, deve ser considerado um acontecimento que tem a sua origem num fenómeno natural que escapa ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa (v., por analogia, Acórdão de 4 de abril de 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 26).
- 32 Daqui resulta que o segundo requisito cumulativo para que se verifiquem «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, também está preenchido.
- 33 A este respeito, importa salientar que a qualificação de tal impacto de um raio como «circunstância extraordinária», na aceção deste artigo 5.º, n.º 3, permite assegurar o imperativo de segurança dos passageiros a bordo de uma aeronave, que é um objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, conforme especificado no seu considerando 1, e que implica não incentivar as transportadoras aéreas a absterem-se de adotar as medidas necessárias e de dar prioridade à manutenção e à pontualidade dos seus voos em detrimento de tal imperativo de segurança [v., neste sentido, Acórdãos de 4 de maio de 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 25; de 4 de abril de 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 28; e de 13 de junho de 2024, *Finnair* (Defeito de conceção do indicador do nível de combustível), C-385/23, EU:C:2024:497, n.º 38].
- 34 No que diz respeito às «medidas razoáveis», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, que essa transportadora devia ter adotado para evitar a ocorrência de circunstâncias extraordinárias, enquanto requisito para se eximir à

obrigação de pagar ao passageiro em causa a indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, é jurisprudência constante que só devem ser tomadas em consideração as medidas que lhe podem incumbir, desde que, nos planos nomeadamente técnico e administrativo, essas medidas possam ser efetivamente adotadas, direta ou indiretamente, sem acarretar para essa transportadora sacrifícios insuportáveis atendendo às capacidades da sua empresa, e que, nesse caso, a referida transportadora tenha provado que as referidas medidas foram adotadas (v., neste sentido, Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 48).

- 35 A este respeito, importa salientar que, embora as medidas preventivas, como as medidas destinadas a evitar as zonas de tempestade, permitam evitar o impacto de um raio, é particularmente difícil, não obstante os dados meteorológicos e as rotas atuais, e conforme a Austrian Airlines salientou na sua resposta às questões escritas apresentadas pelo Tribunal de Justiça, excluir totalmente a travessia de algumas dessas zonas.
- 36 Por outro lado, no que respeita às «medidas razoáveis», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 15, que uma transportadora aérea devia ter adotado a fim de evitar atrasos ou cancelamentos de voos que sejam consequência de circunstâncias extraordinárias que não puderam ser evitadas através de medidas razoáveis como as mencionadas no ponto 34 do presente acórdão, é jurisprudência constante que uma transportadora aérea cujo voo sofreu um atraso considerável ou que foi cancelado devido à ocorrência de tais circunstâncias tem ainda provar, para se eximir à obrigação de indemnização prevista no artigo 7.º, do Regulamento n.º 261/2004, que, mesmo que tivesse mobilizado todos os recursos humanos ou materiais e os recursos financeiros de que dispunha, não podia manifestamente ter evitado, a não ser que aceitasse sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante, que as circunstâncias com que foi confrontada conduzissem ao cancelamento ou a um atraso considerável desse voo (v., neste sentido, Acórdãos de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.ºs 28 e 29, e de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 19).
- 37 Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tomando em consideração todas as circunstâncias do litígio no processo principal e os elementos de prova apresentados pela transportadora aérea em causa, se esta, a menos que aceitasse sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante, adotou essas medidas, nomeadamente utilizando todos os meios à sua disposição para assegurar um reencaminhamento razoável, satisfatório e o mais célere possível do passageiro afetado por um atraso considerável ou por um cancelamento do voo, em conformidade, em especial, com o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, mencionado no considerando 1 do referido regulamento [v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International – Azores Airlines (Falha do sistema de abastecimento de combustível), C-308/21, EU:C:2022:533, n.º 27 e jurisprudência referida].
- 38 Tendo em conta todos os fundamentos precedentes, há que responder à questão submetida que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «circunstâncias extraordinárias», previsto nesta disposição, abrange o impacto de um raio sobre uma aeronave que devia efetuar um voo, facto que deu origem a inspeções de segurança obrigatórias dessa aeronave, tendo essas inspeções provocado um atraso no regresso ao serviço dessa aeronave.

Quanto às despesas

- 39 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91,

deve ser interpretado no sentido de que:

o conceito de «circunstâncias extraordinárias», previsto nesta disposição, abrange o impacto de um raio sobre uma aeronave que devia efetuar um voo, o que obrigou a realizar inspeções de segurança obrigatórias a essa aeronave, tendo essas inspeções provocado um atraso no regresso ao serviço dessa aeronave.

Assinaturas