Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

8 de outubro de 2026 *

«Reapreciação do Acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 21 de janeiro de 2026, D (Decisão de gestão do tráfego aéreo) (T-134/25, EU:T:2026:35) — Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável de um voo — Requisitos — Artigo 5.º, n.º 3 — Conceito de "circunstâncias extraordinárias" — Decisão de gestão do tráfego aéreo — Atribuição de faixas horárias de partida atrasadas devido a más condições meteorológicas — Lesão da unidade ou da coerência do direito da União»

No processo C-108/26 RX,

que tem por objeto a reapreciação, nos termos do artigo 256.º, n.º 3, terceiro parágrafo, TFUE, do acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 21 de janeiro de 2026, D (Decisão de gestão do tráfego aéreo) (T-134/25, EU:T:2026:35), no qual este se pronunciou sobre o pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia), por decisão de 21 de novembro de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de fevereiro de 2025, no processo

D S.A.

contra

P S.A.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: K. Jürimäe (relatora), presidente de secção, K. Lenaerts, presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de juiz da segunda secção, Z. Csehi, M. Gavalec e F. Schalin, juízes,

advogado-geral: R. Norkus,

secretário: V. Di Bucci,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação da D S.A., por P. P. Gad, adwokat,

* Língua do processo: polaco.

– em representação da P S.A., por E. Uznańska, adwokatka,

– em representação do Governo Polaco, por B. Majczyna e D. Lutostańska, na qualidade de agentes,

– em representação da Comissão Europeia, por B. Sasinowska e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vistos os artigos 62.º-A e 62.º-B, segundo parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 10 de setembro de 2026,

profere o presente

Acórdão

1 O presente processo tem por objeto a reapreciação do acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 21 de janeiro de 2026, D (Decisão de gestão do tráfego aéreo) (T-134/25, a seguir «acórdão reapreciado», EU:T:2026:35), no qual este se pronunciou sobre o pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia) por decisão de 21 de novembro de 2024, que chegou ao Tribunal de Justiça em 12 de fevereiro de 2025.

2 A reapreciação incide sobre a questão de saber se, tendo em conta, nomeadamente, os Acórdãos do Tribunal de Justiça de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), e de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), o acórdão reapreciado afeta a unidade ou a coerência do direito da União, uma vez que o Tribunal Geral declarou que:

– uma decisão de gestão do tráfego aéreo não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, uma vez que não faz parte da atividade desta, antes fazendo parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo;

– uma decisão dessas escapa, independentemente da razão que a fundamenta, ao controlo efetivo dessa transportadora, desde que esta não tenha contribuído para a tomada dessa decisão; e,

– consequentemente, 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 (JO 2004, L 46, p. 1), deve ser interpretado no sentido de que tal decisão é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, independentemente da duração do atraso que dela decorre e da razão que a fundamenta, se for demonstrado que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão.

Quadro jurídico

3 Nos termos dos considerandos 1, 2, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004:

«(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.

[…]

(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, 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 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», dispõe, no n.º 1, alínea c), e no n.º 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:

i) tiverem sido informados do cancelamento […]

[…]

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 uma indemnização uniformizada e fixa dos passageiros cujo valor varia, nomeadamente, em função da distância do voo.

Antecedentes do processo submetido a reapreciação

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

6 A era passageira do voo LO 6110 que se devia realizar no dia 25 de julho de 2023 pela transportadora aérea P.

7 A aeronave que devia realizar esse voo devia descolar do aeroporto de Izmir (Turquia) às 18 h 20 UTC e aterrar em Varsóvia (Polónia) às 21 h 10 UTC.

8 Na realidade, esta aeronave descolou às 21 h 40 UTC e aterrou no dia seguinte às 00 h 17 UTC, ou seja, com um atraso à chegada de mais de 3 horas.

9 O voo LO 6110 era precedido do voo LO 6111, realizado pela mesma aeronave, no âmbito de uma «rotação». A aeronave que devia realizar o voo LO 6111 devia descolar de Katowice (Polónia) às 14 h 55 UTC e devia aterrar em Izmir às 17 h 20 UTC. Às 12 h 55 UTC, a transportadora aérea em causa recebeu, da parte dos serviços de controlo do tráfego aéreo, uma mensagem de atribuição de faixas horárias (*Slot Allocation Message*, SAM) com a indicação de que ao voo LO 6111 tinha sido atribuída uma faixa horária de partida para as 16 h 30. Esta decisão de atribuição tinha como fundamento uma medida de gestão dos fluxos de tráfego aéreo (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) relacionada com as restrições do espaço aéreo da Hungria e da Roménia implementadas devido a más condições meteorológicas. Às 15 h 04 UTC, a mesma transportadora emitiu uma mensagem indicando que a aeronave estava pronta a efetuar o voo (*Ready to depart*, REA), pedindo autorização para descolar mais cedo. No entanto, esta mensagem não levou a que os serviços de controlo do tráfego aéreo alterassem a sua decisão de atribuição de uma faixa horária nem permitiu que o voo LO 6111 partisse mais cedo. Assim, este voo só descolou às 16 h 02 UTC e aterrou às 18 h 32 UTC, ou seja, com um atraso à chegada de uma hora e doze minutos.

10 Após a aterragem em Izmir, verificou-se uma falha técnica no avião. A sua reparação demorou duas horas e oito minutos.

11 Em 26 de julho de 2023, A cedeu o seu direito a uma indemnização fixa a D, uma sociedade especializada na cobrança de dívidas.

12 D intentou, então, no Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia) uma ação destinada a obter o pagamento por P de um montante de 400 euros, acrescido de juros de mora legais a partir de 17 de agosto de 2023 até à data do pagamento.

13 Este órgão jurisdicional constatou que, se a perda de tempo resultante das medidas de gestão dos fluxos de tráfego aéreo impostas à transportadora em causa fosse deduzida da duração total do atraso, o voo LO 6110 teria tido um atraso de menos de três horas. No entanto, interrogou-se sobre a possibilidade de qualificar as decisões relativas à atribuição de faixas horárias atrasadas de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

14 Nestas circunstâncias, o Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo, independentemente da sua duração, mesmo que não implique, em si mesma, um atraso de pelo menos três horas, constitui uma circunstância extraordinária?

2) Se nem todas as decisões de gestão do tráfego aéreo constituem uma circunstância extraordinária, o órgão jurisdicional nacional deve examinar em que se baseou a decisão de gestão do tráfego aéreo, por exemplo, em más condições meteorológicas que provocaram uma limitação da capacidade do setor na rota do voo, podendo então apreciar se se trata de uma circunstância extraordinária?

3) Se o voo de um passageiro sofrer um atraso superior a três horas, incluindo devido a uma decisão de gestão do tráfego aéreo imposta ao voo imediatamente anterior ao voo do passageiro devido à capacidade limitada do setor na rota do voo devido a más condições meteorológicas, essa decisão de gestão do tráfego aéreo constitui uma circunstância extraordinária?

4) Nessa situação, a decisão de gestão do tráfego aéreo deve estar diretamente relacionada com o voo atrasado ou pode estar relacionada com um voo anterior na rotação?»

O acórdão reapreciado

15 No acórdão reapreciado, o Tribunal Geral, num primeiro momento, respondeu, no n.º 41 desse acórdão, à primeira e segunda questões que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, independentemente da duração do atraso que dela decorre e da razão que a fundamenta, se for demonstrado que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão, o que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

16 Em apoio desta resposta, o Tribunal Geral, em primeiro lugar, excluiu, nos n.os 17 a 25 do referido acórdão, que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo constitua uma «circunstância extraordinária». Esta conclusão baseia-se no facto de que o conceito de «circunstâncias extraordinárias» deve ser objeto de interpretação estrita e exige que estejam reunidos dois requisitos cumulativos que devem ser objeto de uma apreciação casuística. Segundo estes requisitos, fazem parte dessas circunstâncias os acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta.

17 Em segundo lugar, o Tribunal Geral pronunciou-se sobre os referidos requisitos cumulativos.

18 A este respeito, primeiro, considerou, nos n.os 28 e 29 do mesmo acórdão, que uma decisão de gestão do tráfego aéreo não constitui um elemento inerente ao exercício normal das atividades de uma transportadora aérea, uma vez que não se pode considerar que está intrinsecamente ligada ao funcionamento da aeronave que efetuou o voo atrasado e que, além disso, faz parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo.

19 Segundo, o Tribunal Geral entendeu, nos n.os 33 a 36 do acórdão reapreciado, que, independentemente das razões que a justificam, essa decisão escapa ao controlo efetivo dessa transportadora, a menos que esta tenha contribuído para a tomada dessa decisão. Indicou que, neste contexto, a circunstância pertinente não é o fundamento da decisão de gestão do tráfego aéreo, mas a própria decisão, uma vez que é esta que afeta, de forma externa, a execução do voo previsto, exceto se a transportadora tiver contribuído para a tomada dessa decisão.

20 Em terceiro lugar, o Tribunal Geral acrescentou, nos n.os 37 a 40 deste acórdão, que um acontecimento como uma decisão de gestão do tráfego aéreo pode constituir uma «circunstância extraordinária», ainda que não tenha implicado, em si mesma, um atraso de pelo menos três horas.

21 Num segundo momento, o Tribunal Geral respondeu, no n.º 45 do referido acórdão, à terceira e quarta questões que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, se se demonstrar, por outro lado, que essa decisão escapava ao seu controlo efetivo, uma transportadora aérea pode invocar, enquanto «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, uma decisão de gestão do tráfego aéreo que afetou um voo anterior operado por si 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 que operou posteriormente, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tendo nomeadamente em consideração o modo de operação da aeronave em causa pela referida transportadora.

Tramitação processual no Tribunal de Justiça

22 Na sequência da proposta do primeiro advogado-geral, a Secção de Reapreciação do Tribunal de Justiça considerou, por decisão de 12 de março de 2026, D (Reapreciação) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212), adotada nos termos do artigo 62.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia e do artigo 194.º, n.º 5, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, que se justificava proceder à reapreciação do acórdão reapreciado, uma vez que existia um risco grave de lesão da unidade ou da coerência do direito da União.

23 A questão que, nos termos desta decisão, deve ser objeto da reapreciação é reproduzida no n.º 2 do presente acórdão.

Quanto à reapreciação

24 Como decorre da decisão de 12 de março de 2026, D (Reapreciação) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212), e do n.º 2 do presente acórdão, importa, em substância, analisar, num primeiro momento, se, tendo em conta, nomeadamente, a jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa ao conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, as interpretações adotadas pelo Tribunal Geral no âmbito da sua resposta à primeira e segunda questões no acórdão reapreciado são compatíveis com a letra dessa disposição, o seu contexto e os objetivos prosseguidos por esse regulamento.

25 Se não for esse o caso, há que analisar, num segundo momento, se esse acórdão afeta a unidade ou a coerência do direito da União (v., por analogia, Acórdãos de 19 de setembro de 2013, Reapreciação Comissão/Strack, C-579/12 RX-II, EU:C:2013:570, n.º 25, e de 26 de março de 2020, Reapreciação Simpson/Conselho e HG/Comissão, C-542/18 RX-II e C-543/18 RX-II, EU:C:2020:232, n.º 52).

Quanto à interpretação do conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004

26 A título preliminar, importa recordar que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização, e que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, a saber, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea [Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 69, e de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 24].

27 O artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste último, isenta, no entanto, a transportadora aérea operadora da obrigação de indemnização que lhe cabe se puder provar que o cancelamento ou o atraso considerável à chegada se ficou a dever a «circunstâncias extraordinárias» que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis e, caso tais circunstâncias se verifiquem, que adotou as medidas adaptadas à situação, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, a fim de evitar que esta levasse ao cancelamento ou atraso considerável do voo em causa [v., neste sentido, Acórdãos de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 19 e jurisprudência aí referida; de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 22; e de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 25].

28 Segundo jurisprudência constante, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve ser objeto de interpretação estrita, uma vez que esta disposição constitui uma derrogação ao princípio do direito dos passageiros a indemnização, e atendendo ao objetivo prosseguido por este regulamento, que é garantir, como resulta do seu considerando 1, um elevado nível de proteção dos passageiros [v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 20; de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 24; e de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 26].

29 Este conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo o seu cumprimento ser objeto de uma apreciação caso a caso [v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 23; de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 29; de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 23; e de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 27].

30 Para apreciar se um acontecimento, devido à sua natureza ou à sua origem, não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, importa, em especial, determinar se as transportadoras aéreas operadoras são ou podem ser confrontadas, de forma

ordinária, com esse tipo de acontecimentos no exercício das suas atividades e se esses acontecimentos se enquadram na gestão normal dessas atividades [v., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 24; Despacho de 14 de novembro de 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, n.º 19; Acórdãos 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.ºs 41 e 42; de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.ºs 18 e 19; de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.ºs 29 e 30; e de 11 de maio de 2023, TAP Portugal (Morte do copiloto), C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, n.º 22].

31 Por seu turno, a análise do requisito relativo à falta de controlo efetivo do acontecimento pela transportadora aérea operadora equivale a determinar se esse acontecimento se enquadra em circunstâncias sobre as quais essa transportadora aérea não tem nenhum controlo [v., neste sentido, Acórdãos de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 36, 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 32]. Neste contexto, os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora. 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, Acórdãos de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.ºs 39 a 41; 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 25, e de 16 de outubro de 2025, AirHelp Germany (Aeronave atingida por um raio), C-399/24, EU:C:2025:791, n.ºs 28 e 29].

32 À luz destas considerações, afigura-se, em primeiro lugar, que o Tribunal Geral violou os princípios interpretativos e os conceitos que se depreendem da jurisprudência referida nos n.ºs 28 a 31 do presente acórdão, ao declarar, nos n.ºs 28 e 29 do acórdão reapreciado, que não se pode considerar que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa com o fundamento de que essa decisão, por definição, não pode ser considerada intrinsecamente ligada ao funcionamento da aeronave que efetuou o voo atrasado e, além disso, não faz parte da atividade da transportadora aérea em causa, antes fazendo parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo.

33 Com efeito, primeiro, ao reduzir o primeiro dos requisitos mencionados no n.º 29 do presente acórdão à apreciação das ligações entre o acontecimento invocado, no caso em apreço a decisão relativa à gestão do tráfego aéreo, e o funcionamento da aeronave em causa, o Tribunal Geral não teve em conta, à luz da jurisprudência recordada no n.º 30 do presente acórdão, o facto de, no exercício da sua atividade, qualquer transportadora aérea operadora ser necessariamente confrontada, de forma ordinária e regular, com decisões relativas à gestão do tráfego aéreo.

34 Segundo, ao basear o seu raciocínio na natureza «externa» de uma decisão de gestão do tráfego aéreo e na falta de competência da transportadora aérea operadora em causa, o Tribunal Geral confundiu os dois requisitos cumulativos que caracterizam o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Enquanto o Tribunal Geral pretendia pronunciar-se sobre o primeiro destes requisitos, esses elementos de

apreciação dizem respeito, com efeito, como resulta da jurisprudência referida no n.º 31 do presente acórdão, à apreciação do segundo, relativo à falta de controlo efetivo do acontecimento em causa pela transportadora aérea operadora em questão.

35 Em segundo lugar, decorre das considerações que constam do n.º 33 do presente acórdão que as decisões de gestão do tráfego aéreo devem ser consideradas, devido à sua natureza e à sua origem, inerentes ao exercício normal da atividade de uma transportadora aérea operadora. Uma vez que o primeiro dos dois requisitos cumulativos mencionados no n.º 29 do presente acórdão não está preenchido, há que concluir que essas decisões não podem, em si mesmas, ser qualificadas de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, sem que seja sequer necessário analisar o segundo desses requisitos.

36 Não obstante, importa ainda recordar que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, a qualificação de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve ser efetuada apenas à luz da circunstância que esteve na origem do cancelamento ou do atraso considerável do voo em causa (Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 17). É o motivo desse cancelamento ou desse atraso que é relevante para determinar, no quadro da indemnização do dano sofrido pelos passageiros em razão do cancelamento ou do atraso considerável do seu voo, se, sendo caso disso, esse cancelamento ou esse atraso se ficaram a dever a «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição (v., neste sentido, Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 34).

37 Assim, há que observar, a título de exemplo, que, quando uma decisão de encerramento de uma parte do espaço aéreo europeu ou das pistas de um aeroporto é ocasionada, respetivamente, por uma erupção vulcânica ou pela presença de gasolina nessas pistas, é em relação a estes últimos acontecimentos que se aprecia a questão de saber se um cancelamento ou um atraso considerável de voo decorrente desse encerramento se devem a circunstâncias extraordinárias (v., neste sentido, Acórdãos de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 34, e de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.ºs 13 e 18 a 22).

38 Daqui resulta que, para demonstrar a existência de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, uma transportadora aérea operadora não se pode limitar a alegar que o atraso considerável é causado por uma decisão de gestão do tráfego aéreo. Cabe-lhe demonstrar que essa decisão foi tomada devido a uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição. Cabe então ao órgão jurisdicional nacional chamado a pronunciar-se apreciar se o acontecimento que constitui a causa ou o motivo da referida decisão preenche os dois requisitos cumulativos recordados no n.º 29 do presente acórdão.

39 Esta interpretação, que exclui que qualquer decisão de gestão do transporte aéreo possa constituir, por si só, uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, também se impõe à luz do princípio da interpretação estrita do conceito de «circunstâncias extraordinárias» e do objetivo de uma elevada proteção dos passageiros. A este respeito, importa sublinhar que dissociar essa decisão dos motivos que lhe estão subjacentes poderia alargar consideravelmente o alcance da isenção das transportadoras aéreas da sua obrigação de indemnização estabelecida pelo referido regulamento, uma vez que uma simples invocação da existência de uma decisão administrativa de gestão do transporte aéreo bastaria para invocar essa isenção, sem que fosse necessário demonstrar a natureza extraordinária do motivo que levou à adoção dessa decisão.

40 Essa interpretação é, por outro lado, coerente com o considerando 15 deste regulamento. Com efeito, ao limitar o conceito de «circunstância extraordinária» à hipótese de uma decisão de gestão do tráfego aéreo relativa a uma aeronave específica num dia específico num determinado dia gerar, nomeadamente, um atraso considerável, o legislador da União não pretendeu de modo algum estabelecer um princípio segundo o qual qualquer decisão relativa a essa gestão possa, independentemente das razões que a fundamentaram, constituir uma dessas circunstâncias.

41 Por conseguinte, há que declarar que o Tribunal Geral violou o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, ao declarar, nos n.ºs 33 a 36 do acórdão reapreciado, que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma circunstância extraordinária, independentemente da razão que a fundamenta, se se demonstrar que escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea operadora em causa, nomeadamente quando se pode excluir que essa transportadora tenha contribuído para a tomada dessa decisão.

42 Daqui resulta que a resposta dada pelo Tribunal Geral à primeira e segunda questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, no n.º 41 do acórdão reapreciado, no termo das apreciações que constam dos seus n.ºs 26 a 40, viola a interpretação literal, contextual e teleológica do conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

Quanto à existência de uma lesão da unidade ou da coerência do direito da União

43 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004, que fixa as obrigações que incumbem à transportadora aérea operadora nos casos de cancelamento de um voo, visa, como resulta dos considerandos 1 e 2 deste regulamento, garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, tendo em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral, porquanto o cancelamento ou o atraso considerável de um voo causa sérios inconvenientes aos passageiros (v., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 18 e jurisprudência aí referida).

44 Em conformidade com este objetivo, as disposições que concedem direitos aos passageiros aéreos, inclusive as que conferem um direito a indemnização, devem ser interpretadas em sentido amplo (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 45), ao passo que o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve, enquanto derrogação ao princípio do direito a indemnização dos passageiros e como foi salientado no n.º 28 do presente acórdão, ser objeto de interpretação estrita (v., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 20).

45 Ora, ao confundir os dois requisitos cumulativos que caracterizam o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, e ao não ter em conta o motivo que esteve na origem de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, o Tribunal Geral adotou uma interpretação ampla deste conceito, que abrange, em definitivo, qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo, a menos que se demonstre que a transportadora aérea operadora contribuiu para a adoção desta. Ao fazê-lo, o Tribunal Geral violou o princípio da interpretação estrita do referido conceito e, correlativamente, o princípio da interpretação ampla do direito a indemnização. Em consequência, inverteu também o equilíbrio pretendido por este regulamento entre, por um lado, os direitos e obrigações das transportadoras aéreas operadoras e, por outro, os dos passageiros, limitando as obrigações das primeiras e reduzindo a proteção dos últimos.

46 Nestas circunstâncias, essa interpretação do conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que afeta, de resto, uma disposição essencial deste regulamento que reflete o seu objetivo fundamental relativo à proteção dos passageiros aéreos, é suscetível de afetar a unidade e a coerência do direito da União.

47 Tendo em conta estas circunstâncias, consideradas no seu conjunto, há que declarar que o acórdão reapreciado afeta a unidade e a coerência do direito da União, uma vez que o Tribunal Geral declarou, em resposta à primeira e segunda questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, que:

– uma decisão de gestão do tráfego aéreo não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, uma vez que não faz parte da atividade desta, antes fazendo parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo;

– uma decisão dessas escapa, independentemente da razão que a fundamenta, ao controlo efetivo dessa transportadora, desde que esta não tenha contribuído para a tomada dessa decisão; e,

– consequentemente, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que essa decisão é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, independentemente da duração do atraso que implica e da razão que a fundamenta, se se demonstrar que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão.

Quanto às consequências a retirar da reapreciação e quanto ao pedido de decisão prejudicial

48 O artigo 62.º-B, segundo parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia dispõe que, se o Tribunal de Justiça constatar que a decisão do Tribunal Geral afeta a unidade ou a coerência do direito da União, a resposta dada pelo Tribunal de Justiça às questões que foram objeto de reapreciação substitui-se à do Tribunal Geral.

49 No presente processo, compete, portanto, ao Tribunal de Justiça responder, num primeiro momento, à primeira e segunda questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio.

50 Em contrapartida, também decorre do artigo 62.º-B, segundo parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia que não cabe ao Tribunal de Justiça substituir pela sua resposta as questões analisadas pelo Tribunal Geral que não foram objeto de reapreciação. Por razões de segurança jurídica e de boa administração da justiça, o Tribunal de Justiça considera, no entanto, oportuno, num segundo momento, reproduzir, no presente acórdão, os fundamentos consagrados, pelo Tribunal Geral, à análise da terceira e quarta questões.

Quanto à primeira e segunda questões

Quanto à segunda questão

51 Com a sua segunda questão, que importa analisar em primeiro lugar, 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 uma decisão de gestão do tráfego aéreo constitui, por si só e independentemente das razões que a fundamentaram, uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, ou se há que ter em conta o motivo que está na origem dessa decisão para apreciar se se trata de uma «circunstância extraordinária».

52 Para responder a esta questão, há que ter em conta a jurisprudência referida nos n.º os 26 a 31 do presente acórdão.

53 A este respeito, como foi salientado nos n.os 35 a 39 do presente acórdão, decorre desta jurisprudência que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo não pode, por natureza, enquanto tal e independentemente do motivo em que se baseia, constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

54 Decorre também da referida jurisprudência que, como foi observado nos n.os 36 e 38 do presente acórdão, há, pelo contrário, que ter em conta o motivo que esteve na origem dessa decisão, ou seja, o acontecimento que ocasionou a sua adoção, e apreciar se esse acontecimento não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapa ao controlo efetivo desta, recordando-se que estes dois requisitos são cumulativos.

55 No caso em apreço, resulta das explicações prestadas pelo órgão jurisdicional de reenvio que a decisão de gestão do tráfego aéreo em causa no processo principal foi adotada devido a restrições do espaço aéreo da Hungria e da Roménia aplicadas devido a más condições meteorológicas.

56 A este respeito, resulta do considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 que podem ocorrer circunstâncias extraordinárias, em especial, em caso de condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa.

57 Não obstante, as circunstâncias visadas neste considerando não são necessária e automaticamente causas de isenção da obrigação de indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004. Por conseguinte, há que apreciar, casuisticamente, se as mesmas preenchem os dois requisitos cumulativos recordados no n.º 29 do presente acórdão (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.os 22 e 23, 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 34).

58 Cabe, portanto, ao órgão jurisdicional de reenvio determinar se as más condições meteorológicas que conduziram à decisão de gestão do tráfego aéreo em causa no processo principal preenchem esses requisitos.

59 A este respeito, primeiro, embora seja verdade que as transportadoras aéreas operadoras são, de forma regular, confrontadas com condições meteorológicas variáveis, ou mesmo difíceis, não é menos verdade que, quando as condições meteorológicas são tais que impedem a realização, com toda a segurança e em conformidade com a programação inicialmente prevista, do voo em causa, elas não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

60 Segundo, uma vez que condições meteorológicas de uma gravidade tal que impedem a realização, com toda a segurança e em conformidade com a programação inicialmente prevista, do voo em causa constituem riscos naturais, há que considerar que escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa.

61 Por conseguinte, afigura-se, sem prejuízo das verificações que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, que o acontecimento que está na origem da adoção da decisão de gestão do tráfego aéreo em causa no processo principal preenche os requisitos cumulativos para ser considerado uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

62 À luz dos fundamentos precedentes, há que responder à segunda questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma decisão de gestão do tráfego aéreo não pode constituir, por si só e independentemente das razões que a fundamentaram, uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, mas que, pelo contrário, importa ter em conta o motivo na origem dessa decisão, analisando, caso a caso, se o acontecimento que causou a sua adoção não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapa ao seu controlo efetivo.

Quanto à primeira questão

63 Com a sua primeira 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 um acontecimento pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, ainda que não tenha implicado, em si mesmo, um atraso de pelo menos três horas.

64 Este órgão jurisdicional coloca esta questão uma vez que, no processo principal, o atraso considerável se deveu, em parte, às condições meteorológicas que atrasaram a faixa de partida atribuída ao voo anterior que foi realizado com o mesmo avião e, em parte, a uma falha técnica verificada no avião cuja reparação durou duas horas e oito minutos.

65 A este respeito, há que recordar que, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, na hipótese de um atraso de um voo igual ou superior a três horas à chegada que tem a sua origem não apenas numa circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada através de medidas adaptadas à situação e que foi objeto, por parte da transportadora aérea, de todas as medidas razoáveis para evitar as consequências da mesma, mas também de outra circunstância que não se insere nessa categoria, o atraso imputável a essa primeira circunstância deve ser subtraído ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º do referido regulamento (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 54).

66 Daqui resulta que há que responder à primeira questão que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um acontecimento pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, ainda que não tenha implicado, em si mesmo, um atraso de pelo menos três horas, pelo que, na hipótese de o atraso considerável à chegada ter a sua origem não apenas nesse acontecimento mas também noutra circunstância que não constitui uma «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição, o atraso imputável ao referido acontecimento deve ser subtraído do tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º do referido regulamento.

Quanto à terceira e quarta questões

67 Uma vez que, como foi salientado no n.º 50 do presente acórdão, não cabe ao Tribunal de Justiça substituir pela sua resposta as questões analisadas pelo Tribunal Geral que não foram objeto de reapreciação, há que reproduzir, no presente acórdão, os fundamentos consagrados pelo Tribunal Geral à terceira e quarta questões nos n.ºs 42 a 45 do acórdão reapreciado. Esses números estão redigidos nos seguintes termos:

«42 Com as questões terceira e quarta, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta em substância, se, para poder constituir uma "circunstância extraordinária", a decisão de gestão do tráfego aéreo deve dizer respeito a um voo efetivamente atrasado ou se também pode dizer respeito a um voo anterior na rotação.

43 A este respeito, resulta da jurisprudência que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, 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 por si 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, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tomando em consideração, designadamente, o modo de operação da aeronave em questão pela transportadora aérea operadora em causa (Acórdãos de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 55, e de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, n.º 57).

44 Além disso, no que respeita às decisões relativas à gestão do tráfego aéreo, importa observar, à semelhança da Comissão Europeia, que o considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, que enuncia "que existem circunstâncias extraordinárias sempre que […] uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável […] de um ou mais voos dessa aeronave", exige que a decisão de gestão do tráfego aéreo não diga respeito a um determinado voo, mas a uma determinada aeronave.

45 Nestas condições, há que responder às questões terceira e quarta que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que [uma] transportadora aérea [operadora] pode invocar, enquanto "circunstância extraordinária", na aceção desta disposição, [um acontecimento] que afetou um voo anterior operado por si 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 que operou posteriormente, [o que deve ser apreciado] tendo nomeadamente em consideração o modo de operação da aeronave em causa [por essa] transportadora.»

Quanto às despesas

68 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 (Segunda Secção) decide:

1) **O Acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 21 de janeiro de 2026, D (Decisão de gestão do tráfego aéreo) (T-134/25, EU:T:2026:35), afeta a unidade e a coerência do direito da União, uma vez que o Tribunal Geral declarou, em resposta à primeira e à segunda questões submetidas pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia), que:**

   – **uma decisão de gestão do tráfego aéreo não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, uma vez que não faz parte da atividade desta, antes fazendo parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo;**

   – **uma decisão dessas escapa, independentemente da razão que a fundamenta, ao controlo efetivo dessa transportadora, desde que esta não tenha contribuído para a tomada dessa decisão; e,**

   – **consequentemente, 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 essa decisão é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, independentemente da duração do atraso que dela decorre e da razão que a fundamenta, se for demonstrado que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão.**

2) **Este acórdão é anulado no que diz respeito às respostas à primeira e à segunda questões submetidas pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia).**

3) **Há que substituir as respostas do Tribunal Geral da União Europeia a estas questões prejudiciais submetidas pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia) pelas seguintes respostas:**

   – **O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004**

     deve ser interpretado no sentido de que:

     uma decisão de gestão do tráfego aéreo não pode constituir, por si só e independentemente das razões que a fundamentaram, uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, mas que, pelo contrário, importa ter em

conta o motivo na origem dessa decisão, analisando, caso a caso, se o acontecimento que causou a sua adoção não é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapa ao seu controlo efetivo.

– **O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004**

deve ser interpretado no sentido de que:

um acontecimento pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, ainda que não tenha implicado, em si mesmo, um atraso de pelo menos três horas, pelo que, na hipótese de o atraso considerável à chegada ter a sua origem não apenas nesse acontecimento mas também noutra circunstância que não constitui uma «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição, o atraso imputável ao referido acontecimento deve ser subtraído do tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º do referido regulamento.

4) **A resposta à terceira e quarta questões prejudiciais dada pelo Tribunal Geral no acórdão, referido no ponto 1 do presente dispositivo, é reproduzida nos seguintes termos:**

O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004

deve ser interpretado no sentido de que:

uma transportadora aérea operadora pode invocar, enquanto «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, um acontecimento que afetou um voo anterior operado por si 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 que operou posteriormente, o que deve ser apreciado tendo nomeadamente em consideração o modo de operação da aeronave em causa por essa transportadora.

Assinaturas