

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

7 de abril de 2022 (*)

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Voo sucessivo composto por dois segmentos de voo — Atraso considerável no destino final que tem origem no segundo segmento deste voo que liga dois aeroportos de um país terceiro — Validade deste regulamento à luz do direito internacional»

No processo C-561/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas, Bélgica), por Decisão de 21 de outubro de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 26 de outubro de 2020, no processo

Q,

R,

S

contra

United Airlines Inc.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: C. Lycourgos, presidente de secção, S. Rodin (relator), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi e O. Spineanu-Matei, juízes,

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

considerando as observações apresentadas:

- em representação de Q, R e S, por B. Schaumont e J. De Man, advocaten,
- em representação da United Airlines Inc., por M. Wouters, advocaat,
- em representação do Governo belga, por S. Baeyens, P. Cottin e C. Pochet, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação do Parlamento Europeu, por L. Stefani e I. Terwinghe, na qualidade de agentes,
- em representação do Conselho da União Europeia, por N. Rouam e K. Michoel, na qualidade de agentes,

– em representação da Comissão Europeia, por A. Nijenhuis, K. Simonsson e P.-J. Loewenthal, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 9 de dezembro de 2021,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto, em primeiro lugar, a interpretação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), lido em conjugação com os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), e, em segundo lugar, a validade do Regulamento n.º 261/2004 à luz do direito internacional e, em especial, do princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu território e sobre o seu espaço aéreo.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Q, R, e S à United Airlines Inc. a respeito do pagamento de uma indemnização devido a um atraso de um voo sucessivo.

Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 1, 4, 7 e 8 do Regulamento n.º 261/2004 têm a seguinte redação:
 - «(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.
 - [...]
 - (4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.
 - [...]
 - (7) A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de *dry lease* ou *wet lease*, ou de qualquer outra forma.
 - (8) O presente regulamento não deverá limitar os direitos da transportadora aérea operadora à indemnização por qualquer pessoa, incluindo terceiros, ao abrigo do direito aplicável.»
- 4 O artigo 2.º, alíneas a) a c) e h), deste regulamento, intitulado «Definições», enuncia:

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

 - a) “Transportadora aérea”, uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;
 - b) “Transportadora aérea operadora”, uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

- c) “Transportadora comunitária”, uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas [(JO 1992, L 240, p. 1)];

[...]

- 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.»

5 O artigo 3.º do referido regulamento, intitulado «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 considerad[a] como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

6 O artigo 5.º deste regulamento, intitulado «Cancelamento», dispõe, 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:
- i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
- ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
- 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.»

7 Nos termos do artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, intitulado «Atrasos»:

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

- a) Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou
- b) Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou
- c) Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:

- i) a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e
- ii) quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e
- iii) quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º

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

8 Intitulado «Direito a indemnização», o artigo 7.º deste regulamento prevê, no seu n.º 1:

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

- a) 250 euros para todos os voos até 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).

[...]»

9 O artigo 13.º do referido regulamento, intitulado «Direito de recurso», enuncia:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea opera[dora] de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

10 Os demandantes no processo principal efetuaram, por intermédio de uma agência de viagens, uma reserva única na transportadora comunitária Deutsche Lufthansa AG (a seguir «Lufthansa») para um voo sucessivo com partida de Bruxelas (Bélgica) e destino a San José (Estados Unidos da América), com escala em Newark (Estados Unidos da América).

- 11 Todos os voos que compuseram este voo sucessivo foram operados pela United Airlines, que é uma transportadora aérea com sede num país terceiro. Os demandantes no processo principal chegaram ao seu destino final com um atraso de 223 minutos.
- 12 Por carta de 6 de setembro de 2018, a sociedade Happy Flights BVBA, à qual tinha sido cedido o crédito dos demandantes no processo principal, interpelou a United Airlines solicitando-lhe o pagamento de uma indemnização no montante de 600 euros por pessoa devido a este atraso, ou seja, um montante total de 1 800 euros, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.
- 13 Em 4 de outubro de 2018, a United Airlines respondeu à Happy Flights que este regulamento não era aplicável à situação porque o referido atraso tinha ocorrido no segundo segmento do voo em causa.
- 14 Por carta de 5 de outubro de 2018, a Happy Flights respondeu à United Airlines invocando a jurisprudência do Tribunal de Justiça para contestar a posição desta última e exigir-lhe que procedesse ao pagamento da indemnização referida no n.º 12 do presente acórdão.
- 15 Por sua vez, por carta de 10 de outubro de 2018, a United Airlines respondeu à Happy Flights.
- 16 Em 11 de outubro de 2018, a Happy Flights enviou uma carta de notificação para cumprir à United Airlines. No mesmo dia, esta última informou a Happy Flights de que mantinha a sua posição.
- 17 Em 3 de maio de 2019, a Happy Flights, notificando novamente a United Airlines para que procedesse ao pagamento, informou-a de que o crédito que lhe fora cedido tinha sido novamente transferido para os demandantes no processo principal.
- 18 Em 22 de julho de 2019, estes últimos citaram a United Airlines para comparecer perante o *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas, Bélgica), que é o órgão jurisdicional de reenvio, com vista a obter a sua condenação no pagamento da indemnização referida no n.º 12 do presente acórdão, acrescida de juros de mora a contar de 6 de setembro de 2018, e juros definidos pela decisão judicial.
- 19 Neste contexto, este órgão jurisdicional tem dúvidas quanto à resposta a dar a certos argumentos invocados pela United Airlines, relativos tanto à aplicabilidade como à validade do Regulamento n.º 261/2004.
- 20 Em primeiro lugar, a United Airlines contesta que o Regulamento n.º 261/2004 seja aplicável quando um atraso considerável ocorra num voo com partida e destino a aeroportos localizados no território de um país terceiro, ainda que se trate do segundo e último segmento de um voo sucessivo em que o primeiro segmento tenha sido efetuado com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.
- 21 A este respeito, por um lado, o órgão jurisdicional de reenvio indica que, embora o Acórdão de 31 de maio de 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361), que dizia respeito a um atraso ocorrido no primeiro segmento do voo sucessivo operado por uma transportadora aérea não comunitária com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, milite a favor da aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004, os ensinamentos deste acórdão não podem ser simplesmente transpostos para o processo que lhe foi submetido, uma vez que, no caso em apreço, é o segundo segmento do voo em causa, com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro, que está na origem do atraso sofrido pelos demandantes no processo principal.
- 22 Por outro lado, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, no Acórdão de 11 de julho de 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), o Tribunal de Justiça declarou que o Regulamento n.º 261/2004 também se aplicava ao segundo segmento de um voo sucessivo quando o primeiro segmento deste voo tivesse partido de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. O processo que deu origem a esse acórdão suscitava a questão de saber se a transportadora comunitária que tinha operado o primeiro segmento do referido voo podia ser obrigada a indemnizar um passageiro que tinha sofrido um atraso considerável com origem no segundo segmento do voo sucessivo, o qual tinha sido efetivamente operado por uma transportadora aérea de um país terceiro. Todavia, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, os factos desse processo diferem dos do litígio que lhe foi submetido,

por este não envolver nenhuma transportadora comunitária, já que a transportadora comunitária que emitiu os bilhetes, a Lufthansa, não é sequer parte no presente litígio. Por conseguinte, a solução adotada pelo Tribunal de Justiça naquele acórdão também não pode ser simplesmente transposta para o presente litígio.

23 Em segundo lugar, no que se refere à questão da validade do Regulamento n.º 261/2004, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que a United Airlines alega que se este regulamento for aplicável em caso de atraso considerável ocorrido no segundo segmento de um voo sucessivo, inteiramente operado no território de um país terceiro, terá um alcance extraterritorial contrário ao direito internacional. Mais precisamente, segundo a United Airlines, o princípio da soberania opõe-se a que o referido regulamento se aplique a uma situação que ocorre no território de um país terceiro, como a que está em causa no processo principal, em que o atraso se verificou no território dos Estados Unidos da América e os seus efeitos se produziram exclusivamente no interior deste território. No caso de esta tese da United Airlines estar correta, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, então, sobre a validade deste regulamento à luz do direito internacional.

24 Nestas condições, o *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do [Regulamento n.º 261/2004], conforme interpretados [pelo Tribunal de Justiça], ser interpretados no sentido de que um passageiro tem direito a uma indemnização financeira de uma transportadora aérea não comunitária quando chega ao seu destino final com um atraso superior a três horas na sequência de um atraso do último voo, cujos pontos de partida e de chegada se situam no território de um país terceiro e sem escala no território de um Estado-Membro, de uma série de voos sucessivos com início num aeroporto situado no território de um Estado-Membro e que foram [operados] de facto pela referida transportadora aérea não comunitária, sendo que todos os referidos voos foram objeto de uma reserva única realizada pelo passageiro com uma transportadora aérea comunitária que não [operou] de facto nenhum dos voos?

2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, o [Regulamento n.º 261/2004], na interpretação da primeira questão, viola o direito internacional e, em especial, o princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu território e espaço aéreo, pelo facto de tal interpretação tornar aplicável o direito da União a uma situação que se verifica no território de um país terceiro?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

25 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), lido em conjugação com os artigos 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro de um voo sucessivo composto por dois segmentos de voo e objeto de uma reserva única realizada numa transportadora comunitária, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado num país terceiro, com escala noutra aeroporto desse país terceiro, tem direito a receber uma indemnização da transportadora aérea de um país terceiro que operou a integralidade desse voo, quando esse passageiro chegue ao seu destino final com um atraso superior a três horas que tem origem no segundo segmento do referido voo.

26 Para responder a esta questão, há que recordar que, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, este último se aplica aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.

27 Decorre assim da redação clara desta disposição que a situação dos passageiros de voos sucessivos que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro está abrangida pelo Regulamento n.º 261/2004.

- 28 Esta conclusão não é posta em causa pelo facto de esse voo ter feito escala no território de um país terceiro nem pelo facto de a transportadora aérea que operou o referido voo não ser uma «transportadora comunitária» na aceção do artigo 2.º, alínea c), desse regulamento.
- 29 Com efeito, o Tribunal de Justiça declarou reiteradamente que se deve considerar que todos os segmentos de voo que compõem um voo sucessivo que tenha sido objeto de uma reserva única constituem uma universalidade para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto no Regulamento n.º 261/2004, o que implica que a aplicabilidade deste regulamento seja apreciada à luz do local de partida inicial e do destino final desse voo [Acórdão de 24 de fevereiro de 2022, Airhelp (Atraso de voo alternativo), C-451/20, EU:C:2022:123, n.º 26 e jurisprudência referida].
- 30 Daqui resulta que, uma vez que se deve considerar que os voos sucessivos objeto de uma reserva única constituem uma universalidade para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto no Regulamento n.º 261/2004 e que a aplicabilidade deste último aos passageiros desses voos deve ser apreciada à luz do local de partida inicial e de destino final dos mesmos, o local onde ocorre um atraso é irrelevante para efeitos desta aplicabilidade, conforme o advogado-geral sublinhou no n.º 40 das suas conclusões.
- 31 Além disso, como resulta do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, a realização de um voo por uma transportadora comunitária só constitui uma condição para efeitos da aplicação deste regulamento relativamente aos passageiros que embarquem em voos com partida de um aeroporto situado no território de um país terceiro e destino a um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Pelo contrário, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), deste regulamento, esta condição não é exigida no que se refere aos passageiros que embarquem em voos com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.
- 32 Por último, o objetivo de proteção dos consumidores prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004 confirma a conclusão que figura no n.º 27 do presente acórdão. Como o advogado-geral salientou no n.º 41 das suas conclusões, proceder a uma distinção consoante um atraso tenha origem no primeiro ou no segundo segmento de um voo sucessivo que foi objeto de uma reserva única equivaleria a proceder a uma distinção injustificada, pelo que a United Airlines seria obrigada a pagar uma indemnização em caso de atraso ocorrido no primeiro segmento desse voo, mas não seria obrigada a fazê-lo em caso de atraso ocorrido no segundo segmento do referido voo, embora esse voo sucessivo deva ser considerado uma universalidade para efeitos do direito a indemnização e, em ambos os casos, os passageiros sejam afetados pelo mesmo atraso no destino final e, por conseguinte, pelos mesmos inconvenientes.
- 33 À luz dos elementos que precedem, há que considerar que um voo sucessivo proveniente da União Europeia, como o que está em a causa no processo principal, está abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004, ao abrigo do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), deste último.
- 34 No que se refere à questão de saber se uma transportadora aérea de um país terceiro que não celebrou um contrato de transporte com os passageiros de um voo sucessivo, mas que operou este voo, pode ser devedora da indemnização a pagar aos passageiros prevista no Regulamento n.º 261/2004, resulta da redação do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e n.º 3, deste regulamento que o devedor desta indemnização só pode ser a «transportadora aérea operadora» na aceção do artigo 2.º, alínea b), do referido regulamento. Nos termos desta disposição, uma «transportadora aérea operadora» é «uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro».
- 35 O Tribunal de Justiça precisou que esta definição impõe dois requisitos cumulativos para que uma transportadora aérea possa ser qualificada de «transportadora aérea operadora», que se prendem, por um lado, com a realização do voo em causa e, por outro, com a existência de um contrato celebrado com um passageiro (Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, n.º 23 e jurisprudência referida).
- 36 Com efeito, como o advogado-geral indicou, em substância, no n.º 47 das suas conclusões, o legislador da União optou, quando da adoção do Regulamento n.º 261/2004, por uma responsabilidade exclusiva da transportadora aérea operadora, a fim de garantir a proteção dos direitos dos passageiros

aéreos e a segurança jurídica no que respeita à designação da pessoa a quem incumbem as obrigações impostas por este regulamento.

- 37 No que se refere ao primeiro requisito, este destaca o conceito de «voo», que constitui o seu elemento central. Ora, o Tribunal de Justiça já declarou que este conceito deve ser entendido como «uma operação de transporte aéreo, sendo assim, de certa maneira, uma “unidade” desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário» (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 19).
- 38 Por conseguinte, deve considerar-se que a transportadora aérea operadora é a transportadora que, no âmbito da sua atividade de transporte de passageiros, toma a decisão de operar um voo preciso, incluindo a fixação do seu itinerário, e, ao fazê-lo, de criar uma oferta de transporte aéreo para os interessados. Com efeito, a adoção de tal decisão implica que essa transportadora assuma a responsabilidade pela realização desse voo, incluindo, nomeadamente, a eventual anulação ou o eventual atraso considerável à chegada (Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o., C-532/17, EU:C:2018:527, n.º 20).
- 39 No que se refere ao segundo requisito, há que recordar que, nos termos do artigo 3.º, n.º 5, segunda frase, do Regulamento n.º 261/2004, se considera que, sempre que uma transportadora aérea operadora que não celebrou contrato com o passageiro cumprir obrigações impostas por este regulamento, está a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.
- 40 Daqui resulta que, como o advogado-geral salientou no n.º 49 das suas conclusões, a inexistência de um vínculo contratual entre os passageiros em causa e a transportadora aérea operadora não é pertinente, desde que esta última tenha estabelecido a sua própria relação contratual com a transportadora aérea que tem contrato com esses passageiros.
- 41 Ora, resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça, por um lado, que a United Airlines operou o voo sucessivo em causa no processo principal e, por outro, que este voo foi operado no âmbito de um acordo de partilha de códigos com a Lufthansa.
- 42 Nestas condições, deve considerar-se que a United Airlines é a transportadora aérea operadora na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que operou o referido voo atuando, no âmbito de um acordo de partilha de códigos, em nome da Lufthansa, que é a transportadora contratual em causa no processo principal.
- 43 Por último, há que observar que resulta do artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004 que uma transportadora aérea operadora que pague uma indemnização ou cumpra outras obrigações que lhe incumbem por força deste regulamento conserva o direito de exigir uma indemnização a qualquer pessoa, incluindo a terceiros, nos termos do direito nacional aplicável.
- 44 Atendendo a todas as considerações que precedem, há que responder à primeira questão que o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), lido em conjugação com os artigos 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro de um voo sucessivo composto por dois segmentos de voo e objeto de uma reserva única realizada numa transportadora comunitária, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado num país terceiro, com escala noutra aeroporto desse país terceiro, tem direito a receber uma indemnização da transportadora aérea de um país terceiro que operou a integralidade desse voo atuando em nome dessa transportadora comunitária, quando esse passageiro chegue ao seu destino final com um atraso superior a três horas que tem origem no segundo segmento do referido voo.

Quanto à segunda questão

- 45 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o Regulamento n.º 261/2004 é válido à luz do princípio do direito internacional consuetudinário segundo o qual cada Estado dispõe de soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo, uma vez que este regulamento se aplica a passageiros de um voo sucessivo com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado no território de um país terceiro, cujo atraso considerável tem origem num segmento deste voo operado no território desse país terceiro.

- 46 Antes de mais, há que recordar que, como resulta do artigo 3.º, n.º 5, TUE, a União contribui para a rigorosa observância e o desenvolvimento do direito internacional. Por conseguinte, quando adota um ato, é obrigada a respeitar o direito internacional na sua totalidade, incluindo o direito internacional consuetudinário que vincula as instituições da União (Acórdão de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.º 101 e jurisprudência referida).
- 47 Em seguida, há que salientar que o princípio segundo o qual cada Estado tem soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo constitui um princípio do direito internacional consuetudinário (v., neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.ºs 103 e 104).
- 48 Por último, é facto assente que os princípios do direito internacional consuetudinário, como o referido no número anterior, podem ser invocados por sujeitos de direito para efeitos do exame, pelo Tribunal de Justiça, da validade de um ato da União, na medida em que, por um lado, estes princípios possam pôr em causa a competência da União para adotar o referido ato e, por outro, o ato em causa seja suscetível de afetar direitos que decorrem do direito da União para os referidos sujeitos ou de gerar obrigações para os mesmos à luz desse direito (Acórdão de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.º 107 e jurisprudência referida).
- 49 No caso em apreço, o princípio segundo o qual cada Estado dispõe de soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo é invocado, em substância, para que o Tribunal de Justiça aprecie se a União tinha competência, à luz deste princípio, para adotar o Regulamento n.º 261/2004, uma vez que este último se aplica aos passageiros de um voo sucessivo com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado no território de um país terceiro, cujo atraso considerável tem origem no segmento desse voo operado no território desse país terceiro.
- 50 Por conseguinte, ainda que se afigure que o princípio em causa apenas tenha por efeito criar obrigações entre Estados, não se pode contudo excluir, em circunstâncias como as do processo que foi submetido ao órgão jurisdicional de reenvio, no qual o Regulamento n.º 261/2004 é suscetível de criar obrigações, à luz do direito da União, na esfera da demandada no processo principal, que esta última possa invocar este princípio e que o Tribunal de Justiça possa, assim, examinar a validade deste regulamento à luz de tal princípio.
- 51 No entanto, uma vez que um princípio do direito internacional consuetudinário não reveste o mesmo grau de precisão que uma disposição de um acordo internacional, a fiscalização jurisdicional deve, necessariamente, limitar-se à questão de saber se as instituições da União, ao adotarem o ato em causa, cometeram erros manifestos de apreciação quanto às condições de aplicação do referido princípio (Acórdão de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.º 110 e jurisprudência referida).
- 52 Antes de mais, conforme foi recordado nos n.ºs 26 e 27 do presente acórdão, por força do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, um voo sucessivo está abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento porque os passageiros iniciaram viagem a partir de um aeroporto localizado num Estado-Membro. Deste modo, o referido regulamento estabelece, para efeitos da sua aplicabilidade, uma ligação estreita com o território da União.
- 53 Assim, há que salientar que o critério de aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 previsto neste artigo 3.º, n.º 1, alínea a), não põe em causa as condições de aplicação do princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu próprio espaço aéreo, uma vez que visa os passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, que podem, deste modo, estar sujeitos à competência da União, atendendo a essa ligação estreita.
- 54 Em seguida, há que sublinhar, à semelhança daquilo que o Conselho da União Europeia alegou nas suas observações, que este regulamento só se aplica a um atraso considerável que tenha origem num segmento de voo operado num país terceiro em circunstâncias limitadas e claramente definidas nas quais o voo em causa, considerado como uma universalidade, tenha partido de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Esse voo e os seus passageiros conservam, assim, uma ligação estreita com o território da União, incluindo em relação ao segmento do voo operado fora da União.

- 55 A este respeito, há que salientar, à semelhança do advogado-geral no n.º 64 das suas conclusões, que o Regulamento n.º 261/2004 não é aplicável, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), deste regulamento, a voos integralmente operados num país terceiro ou entre dois países terceiros, sem nenhuma ligação com o território da União.
- 56 Por conseguinte, não se pode considerar que, ao adotarem o Regulamento n.º 261/2004, as instituições da União cometeram um erro manifesto de apreciação quanto às condições de aplicação do princípio do direito internacional consuetudinário segundo o qual cada Estado dispõe de soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo.
- 57 Por último, há que recordar que o Regulamento n.º 261/2004 tem por objetivo, como resulta dos seus considerandos 1 e 4, garantir um elevado nível de proteção dos passageiros.
- 58 A este respeito, há que salientar que, para assegurar tal objetivo, o legislador da União pode, em princípio, optar por só autorizar o exercício, no seu território, de uma atividade comercial, no caso concreto o transporte aéreo, na condição de os operadores respeitarem os critérios definidos pela União e que se destinem a cumprir os objetivos que esta se atribuiu em matéria de proteção dos consumidores e, mais especificamente, dos passageiros aéreos (v., por analogia, Acórdão de 21 de dezembro de 2011, *Air Transport Association of America e o.*, C-366/10, EU:C:2011:864, n.º 128 e jurisprudência referida).
- 59 Por outro lado, as considerações da United Airlines relativas a uma alegada violação da igualdade de tratamento entre, por um lado, os passageiros do voo sucessivo em causa no processo principal e, por outro, os passageiros apenas do segundo segmento desse voo não põem em causa a conclusão que figura do n.º 56 do presente acórdão.
- 60 Com efeito, estas duas categorias de passageiros não se encontram numa situação comparável, uma vez que os passageiros do voo sucessivo em causa no processo principal, que, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 29 do presente acórdão, deve ser considerado uma universalidade para efeitos da aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004, embarcaram num voo com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, ao passo que este não é o caso dos passageiros que só embarcaram no segundo segmento deste voo, com partida e destino a aeroportos localizados no território de um país terceiro.
- 61 Atendendo a todas as considerações que precedem, há que declarar que o exame da segunda questão não revelou nenhum elemento suscetível de afetar a validade do Regulamento n.º 261/2004 à luz do princípio do direito internacional consuetudinário segundo o qual cada Estado dispõe de soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo.

Quanto às despesas

- 62 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:

- 1) O artigo 3.º, n.º 1, alínea a), lido em conjugação com os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que um passageiro de um voo sucessivo composto por dois segmentos de voo e objeto de uma reserva única realizada numa transportadora comunitária, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado num país terceiro, com escala noutra aeroporto desse país terceiro, tem direito a receber uma indemnização da transportadora aérea de um país terceiro que operou a**

integralidade desse voo atuando em nome dessa transportadora comunitária, quando esse passageiro chegue ao seu destino final com um atraso superior a três horas que tem origem no segundo segmento do referido voo.

- 2) O exame da segunda questão prejudicial não revelou nenhum elemento suscetível de afetar a validade do Regulamento n.º 261/2004 à luz do princípio do direito internacional consuetudinário segundo o qual cada Estado dispõe de soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo.**

Assinaturas

* Língua do processo: neerlandês.