

**Processo n.º 3309/2024**

**Sentença n.º 031/2026**

---

## **1. PARTES**

**RECLAMANTE:** ----, devidamente identificado nos autos, representado pelo seu mandatário Dr. ----, conforme procuração junta aos autos;

**RECLAMADA:** ----, devidamente identificada nos autos e representada pela sua mandatária Dra. ---, conforme procuração junta aos autos.

## **2. SUMÁRIO**

**I.** Ao cancelamento e atraso de voos comerciais e respetivas compensações a atribuir aos passageiros tem aplicação o Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, caso estejam preenchidos os requisitos de aplicação;

**II.** A matéria dos cancelamentos de voos é regulada no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004;

**III.** O direito à indemnização pode ser afastado caso se verifique a existência de uma circunstância extraordinária, conforme previsto no artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004;

**IV.** Restrições de tráfego aérea fundadas em circunstâncias meteorológicas adversas configuram, nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, uma circunstância extraordinária para efeitos do artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

## **3. OBJETO DO LITÍGIO**

Alega o Reclamante, em síntese, que celebrou um contrato de prestação de serviços aéreos com a Reclamada, tendo adquirido um bilhete para viajar de Basel-Mulhouse-Freiburg para Lisboa. A viagem deveria, de acordo com os termos contratuais, ter lugar no dia 23.11.2024, pelas 07h25. Sucede, porém, que alega o Reclamante que, sem qualquer aviso prévio, a Reclamada procedeu ao cancelamento do voo. Ademais, sustenta que a mesma não

ofereceu qualquer assistência aos passageiros, o que consubstancia uma violação do dever de assistência estabelecido no Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Nesse contexto, o Reclamante contactou a Reclamada com vista a obter a indemnização prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004. Não tendo logrado obter essa pretensão, em virtude do atraso e da distância, peticiona ao Tribunal a condenação da Reclamada numa indemnização de 800 € (oitocentos euros) ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 261/2004, dado que peticiona a sua indemnização e a relativa ao passageiro ----. Peticiona, ainda, a condenação da Reclamada nas custas que suportou com a propositura da presente ação.

A Reclamada, na sua contestação, impugna a existência do cancelamento, sustentando que estamos, aliás perante um atraso. Ainda assim, defende-se por exceção. Por um lado, invoca a existência de uma exceção de ilegitimidade ativa: a ação é proposta somente por um dos passageiros, não sendo o outro titular do hipotético direito de indemnização parte da mesma. Neste sentido, peticiona a sua absolvição da instância quanto ao pedido relativo ao passageiro ----.

No que concerne ao cancelamento do voo, a Reclamada defende por exceção perentória. Com efeito, a Reclamada não impugna o cancelamento do voo, mas alega que a indemnização prevista nos termos do Regulamento n.º 261/2004 pelo atraso do voo não é devida, pois o cancelamento resultou da existência de uma circunstância extraordinária, designadamente condições meteorológicas adversas que levaram à aplicação de restrições aéreas pela EUROCONTROL e impediram a realização do voo. Por conseguinte, alega que estamos perante circunstâncias extraordinárias que escapam ao controlo da Reclamada e que afastam o direito à indemnização peticionada.

Não foi possível conciliar a posição das partes.

### 3. FUNDAMENTAÇÃO

#### 3.1. DE FACTO

##### 3.1.1. Factos provados

Da discussão da causa, bem como da documentação junta aos autos, resultaram provados, com interesse para a causa, os seguintes factos:

- a) A Reclamada é uma companhia aérea que se dedica à comercialização de passagens aéreas e à realização de tais viagens;
- b) O Reclamante adquiriu junto da Reclamada um bilhete para viajar de Basel-Mulhouse-Freiburg (Basileia) para Lisboa, voo ----;
- c) A viagem estava prevista para dia 23.11.2024, pelas 07h25;
- d) A hora estimada de saída de calços (EOBT ou Estimated Off-Block Time) estava programada para as 06h25 UTC;
- e) Foi imposta uma restrição ao tráfego aéreo pelo EUROCONTROL;
- f) A hora estimada de saída de calços (EOBT ou Estimated Off-Block Time) foi sucessivamente alterada para as 13h37 UTC;
- g) A Reclamada atrasou o voo;
- h) No dia 23.11.2024, o aeroporto de Lisboa (aeroporto de destino) esteve sob condições meteorológicas adversas (tempestade Bert);
- i) A tempestade Bert provocou chuvas e ventos fortes, bem como redução da visibilidade;
- j) A tempestade Bert afetou a rede europeia de aeroportos, causando ventos fortes e restrições de controlo de tráfego aéreo (ATC) em todo o corredor aéreo França-Suíça (facto público);
- k) Foram estas condições adversas que estiveram na génese, ou seja, fora a causa, do atraso do voo programado da Reclamada.

### **3.1.2. Factos não provados**

Da discussão da causa, bem como da documentação junta aos autos, resultaram como não provados, com interesse para a causa, os seguintes factos:

- a) Que o voo ---- tivesse sido cancelado.

### **3.1.3. Motivação**

A convicção do Tribunal quanto à matéria de facto fundou-se no conjunto de documentos junto aos autos, bem como na prova produzida na audiência de discussão e julgamento e nas declarações de parte. A análise da prova produzida junto do Tribunal foi realizada pelo mesmo à luz das regras da repartição do ónus da prova, recorrendo a juízos de normalidade e de experiência.

A Reclamada impugnou a existência do cancelamento do voo, sustentando que estamos perante um atraso. Ademais, diverge quanto aos efeitos jurídicos a retirar do mesmo: entende verificar-se a existência de uma circunstância extraordinária (a imposição de uma decisão da entidade que gere o tráfego aéreo) pelo que, nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), não há lugar à compensação prevista ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Da prova documental junta aos autos pela Reclamada resulta que, efetivamente, se verificaram condições meteorológicas adversas que levaram ao atraso do voo --- da Reclamada. Ou seja, nos termos do artigo 342.º, n.º 2 do CC, estamos perante um facto modificativo ou extintivo do direito do Reclamante, motivo pelo qual o ónus da prova do mesmo recai sobre a Reclamada e, nesse âmbito, foi produzida prova que permitiu ao Tribunal fundar a sua convicção da existência dessa circunstância extraordinária. O mesmo é afirmar que da documentação junta aos autos resultou provado que a área geográfica em que se situa o aeroporto de Lisboa foi afetada pela tempestade Bert, bem como também a área do aeroporto de partida. O mesmo é afirmar que dos meios de prova juntos decorre a

existência de um quadro meteorológico que afetava todo o território nacional, quer o voo estivesse a chegar ou a partir.

Por outro lado, da documentação junta aos autos, designadamente a proveniente do EUROCONTROL, resulta demonstrada a existência de restrições de tráfego aéreo impostas de forma absoluta e externa às companhias aéreas, consubstanciando diretivas imperativas decorrentes de decisão alheia à sua esfera de atuação, colocando-as numa efetiva posição de sujeição quanto ao seu cumprimento.

Pelo exposto, assim fundou o Tribunal a sua convicção quanto à matéria considerada como provada e não provada.

### **3.2. DE DIREITO**

\*

O Tribunal é competente para a resolução do presente litígio, ao abrigo do artigo 14.º, n.º 2 da Lei de Defesa do Consumidor (Lei n.º 24/96, de 31 de julho – LDC), segundo o qual “os conflitos de consumo de reduzido valor económico estão sujeitos a arbitragem necessária ou mediação quando, por opção expressa dos consumidores, sejam submetidos à apreciação de tribunal arbitral adstrito aos centros de arbitragem de conflitos de consumo legalmente autorizados”, bem como ao abrigo dos artigos 4.º e 5.º do Regulamento Harmonizado para todos os Centros de Arbitragem de Conflitos de Consumo.

As partes têm personalidade e capacidade judiciárias.

Não há nulidades de que cumpra officiosamente conhecer.

\*

Cumpra analisar, nesta fase, a legitimidade do Reclamante por referência aos pedidos aqui deduzidos. O Reclamante formula um pedido indemnizatório de 800 € (oitocentos euros) no total, o qual se decompõe no valor de 400 € (quatrocentos euros) por cada passageiro. Não obstante, a ação apenas foi proposta por --- O passageiro a ----, alegadamente titular do direito à outra indemnização, não propôs a ação, nem faz parte da mesma. Neste sentido,

sendo o direito à indemnização um direito do próprio, e não ausência de qualquer título de legitimação, não pode o Tribunal conhecer do mesmo por falta de legitimidade ativa.

Com efeito, estamos perante um litígio submetido à apreciação do Tribunal arbitral em sede de arbitragem necessária, nos termos do artigo 14.º, n.º 2 da Lei de Defesa do Consumidor (Lei n.º 24/96, de 31 de julho). Este mecanismo de composição de litígios foi introduzido pela modificação operada à Lei de Defesa do Consumidor pela Lei n.º 63/2019, de 16 de agosto. Neste sentido, e, na ausência de regra especial na Lei da Arbitragem Voluntária (Lei n.º 63/2011, de 14 de Dezembro), uma vez que não configura a presente ação uma arbitragem puramente voluntária, convoca-se, a título subsidiário, a aplicação do Código de Processo Civil (CPC). A legitimidade ativa, por seu turno, é aferida nos termos do artigo 30.º n.º 1, primeira parte, do CPC, onde se estabelece “[o] autor é parte legítima quando tem interesse direto em demandar”. Neste sentido, e sem prejuízo da respetiva invocação, a falta de legitimidade é, nos termos do artigo 577.º do CPC, uma exceção dilatória, sendo de conhecimento oficioso do Tribunal nos termos do artigo 578.º CPC, pelo que se tendo a mesma por verificada, absolve-se a Reclamada da instância quanto ao pedido de indemnização relativo a ----, nos termos e com os devidos efeitos do artigo 278.º do CPC, prosseguindo os autos quanto ao restante.

\*

Entre o Reclamante e a Reclamada foi celebrado um contrato de prestação de serviços de transporte aéreo. Importa qualificar, para efeitos de competência do presente Tribunal, se estamos perante uma relação de consumo.

Neste contexto, é possível afirmar que estamos perante um contrato de transporte aéreo com natureza de relação de consumo, na medida em que nos termos da Lei n.º 24/96, de 31 de Julho<sup>1</sup> (LDC), artigo 2.º se considera “consumidor todo aquele a quem sejam (...)”

---

<sup>1</sup> Considere-se o diploma na sua redação mais atual.

prestados serviços (...) destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma atividade económica que vise a obtenção de benefícios”. Tal como resulta da matéria considerada como provada, a situação que se encontra em discussão reconduz-se ao âmbito definido por aquela norma, pois a Reclamada, dedica-se, de forma profissional, à comercialização e prestação de serviços de transporte aéreo e o Reclamante celebrou o contrato com uma finalidade pessoal.

Estando qualificada juridicamente a relação entre Reclamante e Reclamada, importa analisar a questão que o presente litígio encerra: determinar se aquele tem direito à compensação financeira prevista pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004.

No que respeita ao cancelamento e atraso de voos comerciais e respetivas compensações a atribuir aos passageiros tem aplicação o Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004 (doravante Regulamento (CE) n.º 261/2004). A matéria dos atrasos é regulada no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Nesta norma dispõe-se – no que expressamente importa aos autos – no n.º 1, al. a), parágrafo i) que a transportadora, quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar, duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1500 quilómetros, deve oferecer aos passageiros a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, isto é, refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera.

Por conseguinte, do artigo 6.º, onde se regula a matéria dos atrasos dos voos, não resulta uma remissão expressa para o artigo 7.º onde se prevê o direito à indemnização, o que poderia levar à conclusão de que as indemnizações previstas naquela norma não se aplicam em caso de atraso do voo. Tal conclusão, contudo, não procede.

Com efeito, nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE)<sup>2</sup> – essencial em virtude do princípio da interpretação conforme do Direito da União Europeia – tem-se vindo, em sede de reenvio prejudicial<sup>3</sup>, a decidir que os passageiros que tenham sido vítimas de atraso considerável, igual ou superior a três horas<sup>4</sup> [destaque nosso], na chegada ao destino contratualizado, beneficiam do direito à indemnização consagrado no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, em termos idênticos aos dos passageiros cujo voo foi objeto de cancelamento, contanto que que não tenha existido reencaminhamento por parte da transportadora, nos termos regulados no artigo 5.º, n.º 1, al. c), parágrafo iii).

Esta interpretação protetora dos passageiros é de matriz jurisprudencial e assenta na verificação de dois requisitos cumulativos: (i) a existência de um atraso e (ii) que o mesmo seja superior a três horas. Por conseguinte, estando apenas um atraso que reúna as aquelas características previstas no artigo 6.º, n.º 1, al. a) do referido Regulamento *pode* gerar na esfera jurídica dos passageiros o direito à indemnização previsto no artigo 7.º do mesmo Regulamento. Estes dois pressupostos estão preenchidos no litígio *sub judice*.

Por conseguinte, resta verificar se quanto a este atraso existe alguma circunstância extraordinária que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, nos termos do artigo 5.º, n.º 3 do referido Regulamento. O conceito de

---

<sup>2</sup> A título meramente exemplificativo, cf. acórdão de 4 de maio de 2017, processo C-315/15 Marcela Pešková e Jirí Pešká / Travel Service a.s, bem como o processo C-11/11 Air France SA/Heinz-Gerke Folkerts e Luz-Tereza Folkerts, ambos disponíveis em <https://curia.europa.eu/>. Cf., ainda, o acórdão de 19 de novembro de 2009, processos apensos C-402/07 e C- 432/07, disponível no mesmo local atrás referido.

<sup>3</sup> Considere-se a este propósito que o reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o TJUE sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O TJUE não profere uma decisão sobre o litígio nacional, apenas determina a interpretação do direito da União Europeia, cabendo ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do TJUE.

<sup>4</sup> Cf. Conforme afirma o TJUE “Por outro lado, o Tribunal de Justiça declarou igualmente que, quando os passageiros sofram à chegada um atraso considerável do seu voo, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, dispõem de um direito a indemnização com base no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 60 e 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 34 e 40)”, cf. ponto 19, Acórdão do Tribunal de Justiça (Oitava Secção), 7 de julho de 2022, processo C-308/2.

“circunstância extraordinária” tem sido objeto de diversas análises por parte do TJUE, não sendo de fácil preenchimento e suscitando, inclusivamente, dúvidas na compatibilização dos sentidos interpretativos oferecidos pelo próprio TJUE<sup>5</sup>.

No considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 pode ler-se, a propósito do conceito em causa, que estaremos perante circunstâncias extraordinárias quando as mesmas “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.” [destaque nosso].

Ainda assim, não há, no que resulta da jurisprudência do TJUE, uma coincidência entre qualificar uma circunstância como externa ao controlo da transportadora e concluir que a mesma é extraordinária. A natureza extraordinária requer algo que se coloque fora do plano da normalidade, o que foi o que sucedeu no litígio em apreço. Como concluiu o TJUE, no acórdão de 4 de abril de 2019<sup>6</sup>, deveremos estar perante “eventos 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 última (...) sendo ambos os requisitos cumulativos”.

Como é de apreensão do senso comum, as condições atmosféricas não são passíveis de controlo pela Reclamada, motivo pelo qual não lhe podem ser impostas e também nada poderia fazer para obstar ao desfecho. Este é precisamente o caso do litígio em análise: tal como se afirmou em sede de fundamentação da matéria de facto, da documentação junta aos autos resultou provado que a área geográfica em que se situa o aeroporto de Lisboa foi

---

<sup>5</sup> Cfr. Despacho do Tribunal de Justiça (Quinta Secção) de 14 de novembro de 2014 (Processo C-394/14) e Despacho do Tribunal de Justiça (Oitava Secção) de 30 de março de 2022 (Processo C-659/21).

<sup>6</sup> Cf. Acórdão do TJUE de 4 de abril de 2019, processo n.º C-501/17, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/>.

afetada pela tempestade Bert, bem como também a área do aeroporto de partida. O mesmo é afirmar que dos meios de prova juntos decorre a existência de um quadro meteorológico que afetava todo o território nacional, quer o voo estivesse a chegar ou a partir.

Por outro lado, e este ponto assume-se como essencial, da documentação junta aos autos, designadamente a proveniente do EUROCONTROL, resulta demonstrada a existência de restrições de tráfego aéreo impostas de forma absoluta e externa às companhias aéreas, consubstanciando diretivas imperativas decorrentes de decisão alheia à sua esfera de atuação, colocando-as numa efetiva posição de sujeição quanto ao seu cumprimento. As diretivas emanadas do sistema de controlo de tráfego aéreo (ATC) da EUROCONTROL revestem, como é do conhecimento comum, natureza obrigatória e vinculativa, impondo-se às companhias aéreas de forma imperativa, sem qualquer margem de decisão autónoma. Tais determinações consubstanciam ou assumem natureza de atos impositivos à esfera de atuação da transportadora, cujo cumprimento é imposto no âmbito do quadro normativo europeu aplicável à gestão do tráfego aéreo.

Nessa medida, a ocorrência de restrições de tráfego aéreo impostas pela EUROCONTROL integra o conceito de circunstância extraordinária, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, excluindo a obrigação de pagamento de compensação, desde que demonstrado que a transportadora adotou todas as medidas razoáveis para evitar o atraso. No caso em apreço, não existiam quaisquer medidas razoáveis que tivessem permitido evitar ou minimizar o atraso do voo.

Quanto ao direito de assistência invocado pelo Reclamante, importa esclarecer que não foi deduzido qualquer pedido pela alegada violação do mesmo ou sequer foi produzida prova nesse sentido.

Em face do exposto, e por se verificarem circunstâncias extraordinárias nos termos legais aplicáveis, improcede o pedido indemnizatório formulado pelo Reclamante.

#### **4. DECISÃO**

Pelo exposto, julga-se totalmente improcedente a presente reclamação, por não provada, e absolve-se a Reclamada do pedido. Em virtude da improcedência total da ação, também se absolve a Reclamada do pedido relativo a custos com o processo.

Absolve-se a Reclamada da instância quanto ao pedido de indemnização relativo a ----.

#### **5. VALOR DA CAUSA**

Fixa-se à ação o valor de 800 € (oitocentos e euros), que corresponde ao valor indicado pelo Reclamante e que não mereceu oposição da Reclamada.

Sem custas adicionais.

Notifique, com cópia.

Lisboa, 6 de fevereiro de 2026.

A Juiz Árbitro

(Daniela Mirante)