Processo nº 4000/2025

Sentença n.º 190/2026

---

1. PARTES

RECLAMANTES: --- e --, devidamente identificados nos 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. O facto de o voo não se ter realizado na data e horas previstas resulta de uma combinação de dois fatores: (i) a existência de atraso fundado em circunstâncias extraordinárias e (ii) a existência de uma limitação noturna no aeroporto de Lisboa;

V. A existência de uma limitação noturna no aeroporto de Lisboa não configura uma circunstância extraordinária.

3. OBJETO DO LITÍGIO

Alegam as Reclamantes, em síntese, que celebraram um contrato de prestação de serviços de transporte aéreo com a Reclamada, tendo adquirido bilhetes para viajar, no dia 15.12.2024, de Luxemburgo para Lisboa, com partida prevista para as 20h35 (hora local). Sucede, porém, que o voo sofreu um atraso significativo, vindo a sua realização a ser adiada para o dia seguinte.

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

Nesse contexto, as Reclamantes contactaram a Reclamada, em 16.12.2024, com vista à obtenção da 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 satisfação da sua pretensão, vieram peticionar ao Tribunal a condenação da Reclamada no pagamento de uma indemnização no montante de 400 € (quatrocentos euros) por cada passageira, num total de 800 € (oitocentos euros), ao abrigo do referido Regulamento, bem como no reembolso das despesas incorridas e dos custos do processo arbitral.

A Reclamada, na contestação apresentada, não impugna a existência do atraso que determinou a realização do voo apenas no dia seguinte. Sustenta, porém, em síntese, que a indemnização prevista no Regulamento n.º 261/2004 não é devida, porquanto o atraso do voo decorreu de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, concretamente da imposição de restrições ao tráfego aéreo.

Alega, neste contexto, que os voos operados pela aeronave de matrícula --, nos segmentos imediatamente anteriores ao voo das Reclamantes, sofreram atrasos sucessivos em virtude de restrições de tráfego aéreo. Tais atrasos produziram, segundo a Reclamada, um efeito de propagação ("efeito dominó"), conduzindo a um atraso sucessivamente agravado do voo --- — no qual seguiriam as Reclamantes — até um horário incompatível com as restrições de operação noturna em vigor no aeroporto de Lisboa. Conclui, assim, que os factos em causa configuram circunstâncias extraordinárias, alheias ao seu controlo.

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:

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

a) A Reclamada é uma companhia aérea que se dedica à comercialização de passagens aéreas e à realização de tais viagens;
b) As Reclamantes adquiriram passagens aéreas para viajar, na companhia aérea da Reclamada, no dia 15.12.2024, com partida do aeroporto do Luxemburgo e destino ao aeroporto de Lisboa, com partida prevista para as 20h35 (voo ---);
c) O voo não se realizou na data e horas previstas;
d) O voo realizou-se no dia 16.12.2024, pelas 13h00 (voo ---);
e) A aeronave programada para o voo --- e a que realizou o voo ---tem o código de registo OE-IDT;
f) A aeronave OE-IDT realizou na data de 15.12.2024 o voo --- (Madrid-Lisboa) e --- (Lisboa-Luxemburgo);
g) O voo --- sofreu um atraso de 01h03min com a atribuição do Código de Atraso Standard IATA n.º 89 (IATA Delay Codes, relativo a restrições aeroportuárias no aeroporto de partida);
h) O voo --- sofreu um atraso de 01h04min com a atribuição do Código de Atraso Standard IATA n.º 82 (IATA Delay Codes, relativo à rotação da aeronave);
i) Os códigos IATA são de utilização internacional e impostos às transportadoras aéreas;
j) O voo --- foi sujeito a uma regulação de tráfego aéreo identificada como "ZMU15A";
k) O tráfego aéreo no aeroporto de Lisboa encontra-se limitado no período noturno compreendido entre as 0 e as 6 horas;
l) O voo --- não se realizou dia 15.12.2024 porque chegaria a Lisboa já no período afetado por limitações noturnas.

3.1.2. 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

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

mesmo à luz das regras da repartição do ónus da prova, recorrendo a juízos de normalidade e de experiência.

A Reclamada não impugnou a existência o cancelamento do voo, apenas 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.

As Reclamantes, por seu turno, alegam que a Reclamada não faz prova da existência de restrições de tráfego aéreo, refutando a decisão Juiz 17 do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, Juízo Local Cível de Lisboa, no âmbito do processo n.º 20213/25.1T8LSB, invocada pela Reclamada quanto aos elementos probatórios. Não se pode, salvo melhor opinião, alinhar com a posição gizada pelas Reclamantes. Efetivamente, o ónus da prova dos factos modificativos, impeditivos e extintivos do direito alegado pelas Reclamantes recai sob a Reclamada nos termos do artigo 342.º, n.º 2 CC. Essa prova foi feita utilizando a documentação habitual e comum no seio da atividade de prestação de serviços aéreos. Não estamos perante um domínio marcado pela discricionariedade da Reclamada, pois que esta, à semelhança das outras companhias aéreas, desempenha a sua atividade num domínio marcado por três esteios essenciais: (i) utilização da língua inglesa, a qual consubstancia a *lingua franca* do no domínio aéreo, (ii) a utilização de códigos técnicos aprovados pela IATA e cuja utilização precisa permite a coordenação e articulação dos diversos intervenientes no plano internacional e (iii) a desmaterialização. Neste sentido, e à semelhança do que já se decidiu em processos anteriores, os documentos juntos aos autos são admitidos pelo Tribunal e sem se justificar a tradução dos mesmos, dado que o seu conteúdo é apreensível quer pelo Tribunal, quer pelas partes envolvidas.

No que concerne à decisão do tribunal judicial junta aos autos, é certo que a mesma não produz força vinculativa neste processo, nem consubstancia uma fonte de Direito. No entanto, tal como sucede com as decisões de outros tribunais, nada impede que possa ser considerada nos autos como um suporte ao nível da fundamentação e aplicação do Direito.

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

Da prova documental junta aos autos pela Reclamada resulta que, efetivamente, as restrições aéreas em causa lhe foram impostas: à semelhança das outras companhias aéreas, não pode descolar ou aterrar sem autorização expressa das entidades competentes.
A gestão do espaço aéreo não reside na esfera jurídica da Reclamada, sendo-lhe imposta, ou de outro modo, não se pode equacionar que esta possa operar um voo à revelia do sistema de autorização existente.
Quanto às restrições de operação noturna no aeroporto de Lisboa, as mesmas decorrem da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, a qual introduz restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para o Aeroporto de Lisboa. Sucede, porém, que as estas restrições noturnas – comummente designada como *curfew* – pese embora impostas às transportadoras aéreas não configuram uma circunstância extraordinária, dado que integram a atividade normal da Reclamada e são sobejamente conhecidas.
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 e são legítimas.
Não há nulidades ou exceções de que cumpra oficiosamente conhecer.

**

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

Entre as Reclamantes 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[1] (LDC), artigo 2.º se considera "consumidor todo aquele a quem sejam (...) 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 as Reclamantes celebraram o contrato com uma finalidade pessoal.

Estando qualificada juridicamente a relação entre Reclamantes e Reclamada, importa analisar a questão que o presente litígio encerra: determinar se aquelas têm 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). Nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, artigo 1.º, al. b), estabelecem-se os direitos mínimos dos passageiros em situação de cancelamento de voos. Por outro lado, também o âmbito de aplicação do mesmo se encontra preenchido se atendermos ao artigo 3.º, n.º 1, al. a). A matéria dos cancelamentos é regulada no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Nesta norma dispõe-se – no que expressamente importa aos autos – no n.º 1, al. b), 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,

[1] Considere-se o diploma na sua redação mais atual.

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

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. Contudo, não é aqui que se centra a reclamação das Reclamantes, mas, outrossim, no direito a indemnização.

De acordo com o artigo 5.º, al. c), os passageiros de um voo cancelado têm direito a "[r]eceber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º". não obstante, no artigo 5.º, n.º 3 dispõe-se que "[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".

A discussão nos autos reside em saber se a imposição do cancelamento por restrições que foram impostas pelo controlo de tráfego aéreo e pelas limitações noturnas nas operações do aeroporto de Lisboa configuram circunstâncias extraordinárias.

O conceito de "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[2]. 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." Vindo concretizar ainda mais o conceito, o considerando 15 estabelece que "considerar-se-á que existem circunstâncias

[2] 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).

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

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" [destaque nosso].

Ou dito de outro modo, "[o] Tribunal estipulou duas condições cumulativas para a classificação dos eventos como circunstâncias extraordinárias, que têm sido aplicadas de forma coerente em toda a sua jurisprudência: a) Devido à sua natureza ou à sua origem, o evento não pode ser inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa; e b) devido à sua natureza ou à sua origem, o evento tem de escapar ao controlo efetivo dessa transportadora aérea"[3].

Ademais, o TJUE divide os eventos extraordinários como internos e internos, conforme resulta da Comunicação da Comissão C/2024/5687. Tal como resulta da referida Comunicação, "[o]s eventos «externos» resultam de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla, porque têm por origem um facto natural ou de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária"[4]. A tónica parece residir, portanto, na génese do evento considerado como extraordinário, ou seja, devemos estar perante uma realidade estranha ou terceira ao normal funcionamento da aeronave: neste sentido converge a posição do TJUE quando qualifica como tal um embate de pássaros[5], a colisão com outras aeronaves[6], danos causados por um objeto estranho[7], entre

[3] Cf. Comunicação da Comissão C/2024/5687 - Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente
[4] Cf. 5.2.1.
[5] Cf. Processo C-315/15 (Pešková e Peška).
[6] Cf. Processo C-264/20 (Airhelp) ou Processo C-659/21 (Orbest).
[7] Cf. Processo C-501/17 (Germanwings).

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

outros. Como é de apreensão do senso comum, e tal como este já se veio a decidir anteriormente, não pode a Reclamada (ou qualquer outra colocada naquela situação concreta) operar a sua atividade à revelia das instruções emanadas pelas entidades que controlam o tráfego aéreo. Estas decisões afetam não apenas o próprio voo, mas, naturalmente, os outros voos que são realizadas através da utilização da mesma aeronave.

Neste sentido encontramos a orientação do TJUE, onde se decidiu "o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do considerando 14 deste regulamento, 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 pela própria com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direta entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo seguinte, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar tendo em conta, designadamente, o modo de operação da aeronave em questão pela transportadora aérea operadora em causa"[8] [destaque nosso]. Esta é a decisão dos presentes autos, encontrando-se o nexo de causalidade precisamente no facto de a aeronave utilizada ou a utilizar em todos os voos ser mesma.

Sucede, porém, que o motivo final para o cancelamento do voo foi o facto de a realizar-se, a aeronave chegar ao aeroporto de Lisboa quando o mesmo já se encontram em *curfew*, ou seja, na faixa horária em que existem limitações ao número de voos que se podem realizar. Este, embora seja um fator externo, não é estranho ao funcionamento da Reclamada, sendo, pelo contrário, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

No caso do litígio em análise existiram decisões de gestão do tráfego aéreo – as quais são impostas à Reclamada e completamente externas à sua vontade – que conduziram a um

[8] *Idem*.

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt

atraso do voo das Reclamantes. Contudo, o fator determinante foi a existência das limitações do aeroporto de Lisboa, as quais embora resultem de uma decisão externa e totalmente imposta à Reclamada (inclusivamente por ato legislativo) não se enquadram fora da normalidade da sua atividade: deve operar a sua atividade dentro dos limites legais. O mesmo é dizer que existiu um concurso de causas para a decisão do cancelamento, sendo que a última delas – e mais determinante – não configura uma circunstância extraordinária por se reconduzir à atividade normal da Reclamada.

4. DECISÃO

Pelo exposto, julga-se totalmente procedente o pedido das Reclamantes, condenando-se a Reclamada no pagamento de uma indemnização de oitocentos euros, no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis.

5. VALOR DA CAUSA

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

Sem custas adicionais.

Notifique, com cópia.

Lisboa, 12 de maio de 2025,

A Juiz Árbitro

(Daniela Mirante)

Rua dos Douradores, 112, 2º e 3º - 1100-207 Lisboa - Tel: 21 880 70 30
E.Mail: juridico@centroarbitragemlisboa.pt