



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

30 de outubro de 2025 *

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 6.º — Conceito de “atraso de um voo” — Adiamento de um voo anunciado antecipadamente pela transportadora aérea com confirmação de novas horas de partida e de chegada — Artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e artigo 7.º, n.º 1 — Direito à indemnização dos passageiros em caso de atraso de três horas ou mais à chegada de um voo — Conceito de “hora de chegada prevista” — Determinação da duração do atraso»

No processo C-558/24,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Landshut (Tribunal Regional de Landshut, Alemanha), por Decisão de 31 de julho de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 16 de agosto de 2024, no processo

Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS

contra

Myflyright GmbH,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

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

advogado-geral: T. Ćapeta,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS, por S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- em representação da Myflyright GmbH, por J.-P. von Hagen, Rechtsanwalt,

* Língua do processo: alemão.

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

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS (a seguir «Corendon Airlines»), uma transportadora aérea, à Myflyright GmbH, uma sociedade de assistência jurídica aos passageiros aéreos, a respeito de um pedido de indemnização apresentado com base no Regulamento n.º 261/2004, na sequência de um atraso considerável de um voo à chegada ao seu destino final.

Quadro jurídico

- 3 Nos considerandos 1, 2 e 4 do Regulamento n.º 261/2004:

«(1) A ação da Comunidade [Europeia] no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

[...]

(4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos [no Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO 1991, L 36, p. 5)], quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.»
- 4 Por força do artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Definições»:

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

[...]

- l) “cancelamento”, a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.»
- 5 O artigo 5.º deste regulamento, com a epígrafe «Cancelamento», prevê, no seu n.º 1:
- «Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:
- [...]
- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:
- [...]
- iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»
- 6 O artigo 6.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Atrasos», dispõe, no n.º 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
- [...],
- 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»
- 7 O artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe, no seu n.º 1:
- «Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:
- [...]
- b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;
- [...]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 8 Quatro passageiros aéreos, na posse de uma confirmação de reserva na Corendon Airlines para um voo com partida de Munique (Alemanha) às 10 h 20 (hora local) e uma chegada a Antália (Turquia) às 14 h 20 (hora local) em 2 de agosto de 2022, receberam, na véspera da sua partida, uma nova confirmação de reserva desse voo emitida pelo operador turístico em causa indicando que a hora programada de partida do referido voo era adiada para as 11 h 20 (hora local), o que implicaria um adiamento da hora de chegada deste para as 15 h 20 (hora local).
- 9 Todavia, em 2 de agosto de 2022, a descolagem só teve lugar às 14 h 37 (hora local), tendo esses passageiros chegado ao destino às 18 h 16 (hora local).
- 10 A Myflyright, à qual os referidos passageiros tinham cedido os seus direitos a indemnização, intentou uma ação no Amtsgericht Erding (Tribunal de Primeira Instância de Erding, Alemanha), com vista a obter uma indemnização no montante total de 1 600 euros, ou seja, 400 euros por passageiro, com fundamento, nomeadamente, nos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 11 Por Sentença de 30 de agosto de 2023, esse órgão jurisdicional julgou essa ação procedente, declarando que o adiamento de uma hora dos horários de voo não constituía um «cancelamento», na aceção do artigo 2.º, alínea l), do Regulamento n.º 261/2004, mas um atraso cuja duração devia ser determinada com base nos horários de voo iniciais.
- 12 A Corendon Airlines interpôs recurso dessa sentença no Landgericht Landshut (Tribunal Regional de Landshut, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio, alegando que, no caso em apreço, a duração desse atraso devia ser determinada tendo em consideração os horários de voo constantes da nova confirmação da reserva, e não os horários de voo iniciais.
- 13 Em contrapartida, o órgão jurisdicional de reenvio considera que a duração do atraso em causa no processo principal deve ser determinada tomando em consideração a hora de chegada inicialmente prevista, uma vez que, para os passageiros em causa, apenas importa saber se o voo chegou com atraso em relação a essa hora. Segundo aquele, a tomada em consideração da hora de chegada do voo indicada na nova confirmação da reserva, para determinar a duração do atraso, além de constituir uma «abordagem puramente formal», é contrária ao objetivo do Regulamento n.º 261/2004, que visa, nomeadamente, garantir um elevado nível de proteção dos passageiros afetados pelo cancelamento ou pelo atraso considerável do seu voo. Além disso, tal abordagem permitiria à transportadora aérea atrasar a hora de chegada de um voo sem ser considerada responsável, emitindo à última hora novas confirmações de reserva com a indicação dos adiamentos de voo.
- 14 Nestas condições, o Landgericht Landshut (Tribunal Regional de Landshut) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «(1) No âmbito da apreciação de um atraso “considerável” à chegada ao destino final, quando um voo tiver sido adiado e for emitido [uma nova confirmação de reserva], deve atender-se à hora de chegada originalmente prevista ou à hora de chegada indicada na nova confirmação de reserva?
 - 2) No caso de ser determinante a hora de chegada alterada:

- a) É relevante saber com que antecedência em relação à hora de partida original é o passageiro informado do adiamento do voo? É relevante, em especial, saber se os prazos referidos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento [n.º 261/2004] são efetivamente cumpridos relativamente à nova chegada para que a transportadora aérea operadora se possa eximir da obrigação de indemnização?
- b) Em caso de resposta afirmativa: tem o passageiro direito a indemnização nos termos dos artigos 5.º e 7.º do Regulamento [n.º 261/2004] e, se for caso disso em que condições, quando relativamente à hora de chegada original se verifique um atraso considerável à chegada?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 15 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que, em caso de adiamento das horas de partida e de chegada de um voo, anunciado antecipadamente por uma transportadora aérea e acompanhado da emissão de uma nova confirmação de reserva para os passageiros em causa, a duração do atraso sofrido por estes últimos à sua chegada deve ser determinada tendo em consideração a hora de chegada inicialmente prevista, ou a que figura nessa nova confirmação de reserva.
- 16 Importa salientar, em primeiro lugar, que o conceito de «atraso» de um voo não é definido pelo Regulamento n.º 261/2004, contrariamente ao conceito de «cancelamento», a que se refere o artigo 5.º deste regulamento e que é definido no artigo 2.º, alínea l), do referido regulamento, como «a não realização de um voo que estava inicialmente programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado».
- 17 Quanto ao conceito de «atraso» de um voo, o Tribunal de Justiça especificou, por um lado, que há «atraso», na aceção do artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, se um voo for efetuado em conformidade com a programação inicialmente prevista, mas a hora efetiva da sua partida sofrer um atraso em relação à hora de partida inicialmente prevista (v., neste sentido, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 32). Declarou, por outro lado, que seria contrário à aceção corrente dos termos deste regulamento e à sua sistemática qualificar de cancelamento, na aceção do artigo 2.º, alínea l), do referido regulamento, apenas o adiamento da hora efetiva de partida de um voo, sem qualquer outra alteração (v., neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Corendon Airlines, C-395/20, EU:C:2021:1041, n.º 22).
- 18 Por outro lado, o Tribunal de Justiça especificou que o Regulamento n.º 261/2004 não faz depender a qualificação de voo «cancelado», na aceção do seu artigo 5.º, ou de voo «atrasado», na aceção do seu artigo 6.º, apenas do anúncio prévio do adiamento da hora de partida do voo em causa (v., neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Corendon Airlines, C-395/20, EU:C:2021:1041, n.º 21).
- 19 No presente processo, resulta da decisão de reenvio que os passageiros em causa foram informados, na véspera da sua partida, do adiamento da hora de partida do seu voo e que lhes foi comunicada uma nova confirmação da reserva, indicando novos horários, sem nenhuma alteração

dos aeroportos de partida ou de chegada, nem do número do voo em que esses passageiros foram transportados. Estes elementos constituem assim um «atraso», na aceção do artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, conforme interpretado nos n.ºs 17 e 18 do presente acórdão.

- 20 Em segundo lugar, os artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004, lidos à luz do considerando 2 deste regulamento e do princípio da igualdade de tratamento, devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem, por um lado, ser equiparados aos passageiros de voos cancelados para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto neste artigo 7.º, n.º 1. Por outro lado, esses passageiros podem invocar esse direito a indemnização quando, devido a um voo atrasado, o tempo que irreversivelmente perderam seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três ou mais horas após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea (v., neste sentido, Acórdão de 25 de janeiro de 2024, Laudamotion e Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, n.ºs 19 e 21 e jurisprudência referida).
- 21 Esse atraso de três horas, enquanto pressuposto de obtenção de uma indemnização, foi definido tendo em conta que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004 permite às transportadoras aéreas, no contexto específico do reencaminhamento de passageiros na sequência do cancelamento de um voo *in extremis*, antecipar a hora de partida dos passageiros em uma hora, no máximo, e atrasar a sua chegada em menos de duas horas (v., neste sentido, Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 31).
- 22 Resulta, assim, dos dois números anteriores do presente acórdão que, quando o atraso sofrido à chegada do voo seja de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros visados dispõem, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, de um direito a indemnização com fundamento no artigo 7.º desse regulamento, dado que também sofrem uma perda de tempo irreversível (Acórdão de 4 de setembro de 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 23 No presente processo, há que salientar que, se a duração do atraso sofrido pelos passageiros em causa à chegada ao seu destino for determinada tomando em consideração a hora de chegada inicialmente prevista, esses passageiros poderão invocar um direito a indemnização, na medida em que, como resulta da decisão de reenvio, sofreram, a partir da hora de chegada inicialmente prevista, um atraso superior a três horas. Em contrapartida, se a duração desse atraso devesse ser determinada com base na hora de chegada indicada na nova confirmação da reserva, os referidos passageiros não teriam direito a essa indemnização, uma vez que, nesse caso, o atraso à chegada seria inferior a três horas.
- 24 Ora, nada na redação das disposições do Regulamento n.º 261/2004 cuja interpretação é pedida exclui que a duração do atraso sofrido pelos passageiros à chegada ao seu destino final seja determinada a partir da hora de partida inicialmente acordada entre os mesmos passageiros e a transportadora aérea no momento da reserva do voo em causa, independentemente dos adiamentos unilaterais posteriores das horas de partida e de chegada desse voo e da emissão de novas confirmações de reserva efetuadas por essa transportadora.
- 25 Esta forma de determinar a duração do atraso em causa é corroborada, por um lado, pelos objetivos do Regulamento n.º 261/2004 que visam garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, tendo plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral, conforme enunciados no considerando 1 deste regulamento. Por outro lado, é corroborada pelo

considerando 4 do referido regulamento, que exprime a vontade do legislador da União de «elevantar» os níveis de proteção estabelecidos no regulamento anterior, quer para reforçar os direitos dos passageiros quer para garantir que as transportadoras aéreas possam operar em condições equivalentes num mercado liberalizado.

- 26 Em contrapartida, determinar a duração do atraso em causa em relação à hora de chegada que figura na nova confirmação da reserva equivaleria a permitir à transportadora aérea em causa alterar unilateralmente, através da mera emissão dessa confirmação, a hora de partida do voo, apesar de esta ter sido contratualmente acordada entre os passageiros e essa transportadora aérea no momento da reserva. Ora, isso seria contrário ao objetivo principal prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, que visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos, objetivo que impõe uma interpretação lata dos direitos reconhecidos a estes últimos (v., neste sentido, Acórdão de 29 de fevereiro de 2024, Eventmedia Soluciones, C-11/23, EU:C:2024:194, n.º 33).
- 27 Contrariamente ao que sustenta a Corendon Airlines, o anúncio prévio aos passageiros visados por um adiamento das horas de partida e de chegada do seu voo, através de uma mensagem de correio eletrónico da transportadora aérea, enviada na véspera do voo, não pode pôr em causa a qualificação desse adiamento como atraso, sem excluir que esse anúncio possa, sendo caso disso, limitar a extensão dos inconvenientes sofridos por estes últimos.
- 28 Tendo em conta todos os fundamentos anteriores, há que responder à primeira questão que o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que, em caso de adiamento das horas de partida e de chegada de um voo, anunciado antecipadamente por uma transportadora aérea e acompanhado da emissão de uma nova confirmação de reserva para os passageiros em causa, a duração do atraso sofrido por estes últimos à sua chegada deve ser determinada tendo em consideração a hora de chegada inicialmente prevista.

Quanto à segunda questão

- 29 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão, não há que responder à segunda questão.

Quanto às despesas

- 30 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 (Oitava Secção) declara:

O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e o artigo 7.º, n.º 1, 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,

devem ser interpretados no sentido de que:

em caso de adiamento das horas de partida e de chegada de um voo, anunciado antecipadamente por uma transportadora aérea e acompanhado da emissão de uma nova confirmação de reserva para os passageiros em causa, a duração do atraso sofrido por estes últimos à sua chegada deve ser determinada tendo em consideração a hora de chegada inicialmente prevista.

Assinaturas