



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL GERAL (Quinta Secção, em formação de cinco juízes)

21 de janeiro de 2026*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Indemnização dos passageiros dos transportes aéreos em caso de atraso considerável ou de cancelamento de um voo — Isenção — Circunstâncias extraordinárias — Artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Decisão de gestão do tráfego aéreo — Atribuição de faixas horárias de partida atrasadas devido a más condições meteorológicas — Possibilidade de invocar para um voo posterior ao afetado a ocorrência de uma circunstância extraordinária»

No processo T-134/25,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia), por Decisão de 21 de novembro de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de fevereiro de 2025, no processo

D S.A.

contra

P S.A.,

O TRIBUNAL GERAL (Quinta Secção, em formação de cinco juízes),

composto por: M. Sapol Pucurull, presidente, T. Pynnä (relatora), J. Laitenberger, M. Stancu e W. Valasidis, juízes,

advogado-geral: J. Martín y Pérez de Nanclares,

secretário: V. Di Bucci,

visto ter o Tribunal de Justiça, em aplicação do artigo 50.º-B, terceiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, transferido o pedido de decisão prejudicial ao Tribunal Geral em 25 de fevereiro de 2025,

tendo em conta a matéria referida no artigo 50.º-B, primeiro parágrafo, alínea e), do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia e visto não existirem questões independentes de interpretação na aceção do artigo 50.º-B, segundo parágrafo, do referido Estatuto,

vistos os autos,

* Língua do processo: polaco.

vistas as observações apresentadas:

- em representação de D, por P. P. Gad, adwokat,
- em representação de P, por E. Uznańska, adwokatk,
- em representação do Governo Polaco, por B. Majczyna e D. Lutostańska, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por B. Sasinowska e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-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 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a D S.A., uma sociedade comercial, à P S.A., transportadora aérea, a respeito da recusa de esta última indemnizar uma passageira cujo voo sofreu um atraso considerável e que cedeu o seu direito a uma indemnização fixa a D.

Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 1, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam o seguinte:
 - «(1) A ação da [União] 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.
- [...]
- (14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

- (15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»
- 4 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 dispõe o seguinte:
- «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 [tiverem sido informados do cancelamento do voo.]
- [...]
3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- [...]»
- 5 O artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 prevê o seguinte:
- «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 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;
- c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).
- [...]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 6 A foi passageira do voo LO 6110 Izmir-Varsóvia de 25 de julho de 2023.
- 7 O avião que devia efetuar o voo LO 6110 devia ter descolado do aeroporto de Izmir (Turquia) às 18 h 20 UTC e devia ter aterrado em Varsóvia às 21 h 10 UTC.
- 8 Na realidade, o voo LO 6110 descolou às 21 h 40 UTC e aterrou no dia seguinte às 00 h 17 UTC, com um atraso de mais de 3 horas.

- 9 O voo LO 6110 foi antecedido do voo LO 6111, efetuado pela mesma aeronave, no âmbito daquilo que é designado por «rotação». A aeronave do voo LO 6111 devia ter descolado de Katowice (Polónia) com destino a Izmir às 14 h 55 UTC e devia ter aterrado às 17 h 20 UTC. Às 12 h 55 UTC, os serviços de controlo do tráfego aéreo informaram a transportadora aérea da atribuição de faixas horárias (*Slot Allocation Message*, SAM) e indicaram que ao voo LO 6111 tinha sido atribuída uma faixa horária para partida às 16 h 30. Esta decisão de atribuição tinha como fundamento uma medida de gestão dos fluxos de tráfego aéreo (*Air Traffic Flow Management*) relacionados com as restrições do espaço aéreo da Hungria e da Roménia devido a más condições meteorológicas. Às 15 h 04 UTC, a mesma transportadora emitiu uma mensagem indicando que a aeronave estava pronta a efetuar o voo (*Ready to depart*, REA), e pediu autorização para descolar mais cedo. No entanto, não obstante esta mensagem os serviços de controlo do tráfego aéreo não alteraram a sua decisão de atribuição de uma faixa horária nem permitiram que o voo LO 6111 partisse mais cedo. Na realidade, este voo descolou às 16 h 02 UTC e aterrou às 18 h 32 UTC, ou seja, chegou com um atraso de uma hora e doze minutos.
- 10 Após a aterragem em Izmir, ocorreu uma falha técnica no avião. A sua reparação demorou duas horas e oito minutos.
- 11 Em 26 de julho de 2023, D adquiriu à passageira A do voo LO 6110 o seu direito a uma indemnização fixa.
- 12 Perante o órgão jurisdicional de reenvio, que é o Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia), D exigiu a P, que é a transportadora aérea que efetuou o voo LO 6110, o pagamento de um montante de 400 euros, acrescido de juros de mora legais a partir de 17 de agosto de 2023 e até à data do pagamento.
- 13 O órgão jurisdicional de reenvio verifica que se a perda de tempo resultante das medidas de gestão dos fluxos de tráfego aéreo impostas à transportadora em causa for deduzida da duração total do atraso, o voo LO 6110 tem um atraso de menos de três horas. Interroga-se, contudo, sobre a possibilidade de qualificar as decisões relativas às atribuições de faixas horárias atrasadas, como as que estão em causa no processo principal, de «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.
- 14 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, parece ser possível que se considere que, uma vez que são correntes e indissociáveis da circulação aérea, as decisões relativas à gestão do tráfego aéreo não constituem em princípio «circunstâncias extraordinárias», uma vez que, por outro lado, a transportadora em causa está obrigada a dar cumprimento às instruções dos serviços da gestão do tráfego aéreo, incluindo quando estes últimos adiam a hora de descolagem inicialmente prevista de um avião devido a uma decisão de gestão do tráfego aéreo, associada a um voo anterior da rotação.
- 15 Nestas condições, o Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo, independentemente da sua duração, mesmo que não implique, em si mesma, um atraso de pelo menos três horas, constitui uma circunstância extraordinária?

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

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

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

Quanto às questões prejudiciais

Quanto às questões primeira e segunda

- 16 Com as questões primeira e segunda, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo, independentemente da sua duração ou das razões que a fundamentaram, constitui uma «circunstância extraordinária» e, se assim não for, se há que tomar em consideração o fundamento de uma decisão de gestão do tráfego aéreo para apreciar se se trata de uma «circunstância extraordinária».
- 17 Para responder a estas questões, há que determinar, em primeiro lugar, se qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo constitui uma «circunstância extraordinária».
- 18 A este respeito, há que começar por recordar que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização e que podem assim invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 quando o tempo que perderam, por causa de um voo atrasado, seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea em causa [v. Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 24 e jurisprudência aí referida].
- 19 O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos considerandos 14 e 15 deste último, isenta a transportadora aérea operadora em causa da sua obrigação de indemnização se puder provar que o cancelamento ou o atraso considerável se tiver ficado a dever a «circunstâncias extraordinárias» que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis [v. Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 25 e jurisprudência aí referida].
- 20 Uma vez que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 constitui uma derrogação ao princípio do direito a indemnização dos passageiros e atendendo ao objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, que, como decorre do seu considerando 1, consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na

aceção do referido artigo 5.º, n.º 3, deve ser objeto de interpretação estrita [v. Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 26 e jurisprudência aí referida].

- 21 A este respeito, há que recordar que o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação casuística [v. Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 27 e jurisprudência aí referida].
- 22 Além disso, o Tribunal de Justiça já teve oportunidade de salientar que mesmo as circunstâncias referidas no considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 como exemplos de circunstâncias suscetíveis de constituir «circunstâncias extraordinárias» (instabilidade política, condições meteorológicas, riscos de segurança, falhas inesperadas, greves) não eram necessária e automaticamente causas de isenção da obrigação de indemnização dos passageiros afetados pelo cancelamento de um voo previsto no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 e que, conseqüentemente, há que apreciar, caso a caso, se preenchiam as duas condições cumulativas recordadas no n.º 21, *supra* (v. Acórdão de 17 de abril de 2018, Krüsemann e o., C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, n.º 34 e jurisprudência aí referida).
- 23 Daqui resulta que a jurisprudência recordada nos n.ºs 20 a 22, *supra*, segundo a qual o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve ser objeto de interpretação estrita e segundo a qual os requisitos cumulativos que devem ser preenchidos para que os eventos possam ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias» devem ser objeto de uma apreciação casuística, exclui que qualquer decisão de gestão do tráfego aéreo constitua uma «circunstância extraordinária».
- 24 Esta observação não é posta em causa pelo considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, que enuncia que «existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável». Com efeito, como D e a Comissão Europeia salientaram nas suas observações escritas, a própria transportadora aérea pode ter contribuído para a tomada de certas decisões relativas à gestão do tráfego aéreo.
- 25 Daqui resulta que nem todas as decisões relativas à gestão do tráfego aéreo constituem, por si só, uma «circunstância extraordinária».
- 26 Por conseguinte, há que apreciar, em segundo lugar, se e em que medida uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, conforme interpretado pelo Tribunal de Justiça na sua jurisprudência recordada no n.º 21, *supra*.
- 27 Primeiro, há que determinar se uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir, pela sua natureza ou pela sua origem, um acontecimento que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

- 28 A este respeito, há que salientar que, por definição, não se pode considerar que uma decisão de gestão do tráfego aéreo está intrinsecamente ligada ao funcionamento da aeronave que efetuou o voo atrasado (v., neste sentido e por analogia, Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 18). Além disso, tal decisão não faz parte da atividade da transportadora aérea em causa, antes fazendo parte das atividades e da competência dos serviços de gestão do tráfego aéreo.
- 29 Assim, não se pode considerar que tal circunstância é, devido à sua natureza ou à sua origem, inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.
- 30 Segundo, há que apreciar se se deve considerar que uma decisão de gestão do tráfego aéreo constitui um acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, a saber, que constitui um acontecimento sobre o qual a referida transportadora não tem nenhum controlo [v., neste sentido, Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 36].
- 31 A este respeito, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa ao conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea em causa, sendo que apenas estes últimos podem escapar ao controlo efetivo dessa transportadora. Subsumem-se no conceito de «acontecimentos de origem externa» aqueles que resultam da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla porque têm por origem um facto de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária [v. Acórdão de 13 de junho de 2024, D. (Defeito de conceção do motor), C-411/23, EU:C:2024:498, n.º 38 e jurisprudência aí referida].
- 32 Estão assim abrangidos pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», a título acontecimento de semelhantes ocorrências «externas», a colisão entre uma aeronave e uma ave, o dano causado a um pneu de uma aeronave por um objeto estranho, como um detrito móvel presente na pista de um aeroporto, a presença de combustível numa pista de um aeroporto que levou ao encerramento desta, uma colisão entre o leme de profundidade de uma aeronave em posição de estacionamento e o *winglet* de uma aeronave de outra transportadora aérea, provocada pelo movimento da segunda aeronave, como também um defeito de fabrico oculto ou ainda atos de sabotagem ou de terrorismo (v. Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 40 e jurisprudência aí referida).
- 33 No que respeita às decisões relativas à gestão do tráfego aéreo, há que considerar que, desde que a transportadora aérea em causa não tenha contribuído para a tomada dessas decisões, estas escapam ao seu controlo efetivo na medida em que a gestão do tráfego aéreo não é de modo nenhum abrangida pela competência da referida transportadora, que as decisões relativas à gestão do tráfego aéreo tomadas pelos serviços competentes constituem um facto de um terceiro e que se impõem à transportadora aérea em causa (v., neste sentido e por analogia, Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 20). Com efeito, este está obrigado a respeitá-la, mesmo quando esteja pronto para efetuar o voo, conforme sucedeu no processo principal.

- 34 Neste contexto, a circunstância pertinente não é o fundamento da decisão de gestão do tráfego aéreo (a saber, no processo principal, condições meteorológicas adversas que reduziram a capacidade dos setores na rota do voo), mas a própria decisão, na medida em que é esta que afeta, de forma externa, a execução do voo previsto.
- 35 Em contrapartida, se a própria transportadora aérea tiver contribuído para a tomada de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, como poderia suceder, por exemplo, se tivesse solicitado a atribuição de uma nova faixa horária devido à sua própria indisponibilidade operacional (v. n.º 24, *supra*), a referida decisão não poderá ser qualificada de «evento de origem externa».
- 36 Daqui decorre que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», independentemente da razão que a fundamenta, se for demonstrado que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão, o que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.
- 37 Em terceiro e último lugar, há que determinar se uma decisão de gestão do tráfego aéreo pode constituir uma «circunstância extraordinária» mesmo que não implique, em si mesma, um atraso de pelo menos três horas.
- 38 A este respeito, resulta da jurisprudência que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, na hipótese de um atraso de um voo igual ou superior a três horas à chegada que tem a sua origem não apenas numa circunstância extraordinária, que não poderia ter sido evitada através de medidas adaptadas à situação e que foi objeto, por parte da transportadora aérea em causa, de todas as medidas razoáveis de modo a evitar as consequências da mesma, mas também de outra circunstância que não se insere nessa categoria, o atraso imputável a essa primeira circunstância deve ser subtraído ao tempo total de atraso à chegada do voo em causa para apreciar se o atraso à chegada desse voo deve ser objeto da indemnização prevista no artigo 7.º deste regulamento (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 54).
- 39 A jurisprudência recordada no n.º 38, *supra*, implica que um acontecimento pode constituir uma «circunstância extraordinária» mesmo que não tenha implicado, em si mesmo, um atraso de, pelo menos, três horas.
- 40 Daqui resulta que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária» mesmo que não implique, em si mesma, um atraso de pelo menos três horas.
- 41 Tendo em conta todas as considerações que precedem, há que responder às questões primeira e segunda que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma decisão de gestão do tráfego aéreo é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, independentemente da duração do atraso que dela decorre e da razão que a fundamenta, se for demonstrado que essa decisão escapava ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, nomeadamente quando se possa excluir que a referida transportadora contribuiu para a tomada dessa decisão, o que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

Quanto às questões terceira e quarta

- 42 Com as questões terceira e quarta, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta em substância, se, para poder constituir uma «circunstância extraordinária», a decisão de gestão do tráfego aéreo deve dizer respeito a um voo efetivamente atrasado ou se também pode dizer respeito a um voo anterior na rotação.
- 43 A este respeito, resulta da jurisprudência que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do seu considerando 14, deve ser interpretado no sentido de que, para se eximir à sua obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável ou de cancelamento de um voo, uma transportadora aérea operadora pode invocar uma «circunstância extraordinária» que afetou um voo anterior operado por si com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direta entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo seguinte, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tomando em consideração, designadamente, o modo de operação da aeronave em questão pela transportadora aérea operadora em causa (Acórdãos de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 55, e de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, n.º 57).
- 44 Além disso, no que respeita às decisões relativas à gestão do tráfego aéreo, importa observar, à semelhança da Comissão, que o considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, que enuncia «que existem circunstâncias extraordinárias sempre que [...] uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável [...] de um ou mais voos dessa aeronave», exige que a decisão de gestão do tráfego aéreo não diga respeito a um determinado voo, mas a uma determinada aeronave.
- 45 Nestas condições, há que responder às questões terceira e quarta que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que, se se demonstrar, por outro lado, que essa decisão escapava ao seu controlo efetivo, uma transportadora aérea pode invocar, enquanto «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, uma decisão de gestão do tráfego aéreo que afetou um voo anterior operado por si com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direta entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo que operou posteriormente, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tendo nomeadamente em consideração o modo de operação da aeronave em causa pela referida transportadora.

Quanto às despesas

- 46 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 GERAL (Quinta Secção, em formação de cinco juízes)

declara:

- 1) O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91,

deve ser interpretado no sentido de que:

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

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

deve ser interpretado no sentido de que:

se se demonstrar, por outro lado, que essa decisão escapava ao seu controlo efetivo, uma transportadora aérea pode invocar, enquanto «circunstância extraordinária», na aceção desta disposição, uma decisão de gestão do tráfego aéreo que afetou um voo anterior operado por si com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direta entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo que operou posteriormente, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, tendo nomeadamente em consideração o modo de operação da aeronave em causa pela referida transportadora.

Sampol Pucurull

Pynnä

Laitenberger

Stancu

Valasidis

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 21 de janeiro de 2026.

Assinaturas