

## **Sentença**

**Processo nº 1335/25**

**Reclamante:**

**Reclamadas:**

### **Sumário**

**I - A questão centra-se no direito dos passageiros à compensação em casos de alteração do plano de voo, atrasos na chegada ao destino final superiores a três horas e prolongamento significativo da duração total da viagem em relação ao itinerário inicialmente contratado.**

**II - A análise envolve a aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, que estabelece os critérios para a atribuição de compensações, salvo se o atraso ou cancelamento resultarem de circunstâncias extraordinárias que a transportadora não podia evitar.**

**III - Entre essas circunstâncias, são frequentemente invocadas condições meteorológicas adversas, cuja existência deve ser comprovada com base em relatórios oficiais, como os boletins METAR, SPECI e previsões TAF, bem como nos mínimos regulamentares de visibilidade para aterragem estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.**

**IV - A definição clara destes parâmetros é essencial para determinar a responsabilidade da transportadora aérea e o direito à compensação dos passageiros.**

### **1. Relatório**

1.1. Aberta a audiência, verificou-se não ser possível realizar a tentativa de conciliação, pelo que se passou, de imediato, para a audiência de julgamento arbitral.

1.2. O Reclamante peticiona uma compensação no valor de 400,00 € relativa à perturbação do voo Porto - Milão.

1.3. A Reclamada alegou a verificação de circunstâncias extraordinárias, negando qualquer responsabilidade.

### **2. Objeto do Litígio**

O objeto do litígio corporiza-se na seguinte questão: saber se o Reclamante tem direito à compensação por alteração do plano de voo, pelo atraso de 2 horas na chegada ao destino final e pela duração total da viagem em mais de 3 horas face ao itinerário inicialmente contratado.

### 3. Fundamentação

#### 3.1 Dos Factos

1. O Reclamante adquiriu uma viagem Poro - Milão a realizar no dia 17 de março de 2025 com a Reclamada, Doc 1;
2. Do título de legitimação, bilhete, consta que a partida seria às 11:05, ligação Lisboa, com chegada a Milão pelas 16:55; Doc 1;
3. A duração da viagem seria de 5h 30m, Doc 1;
4. No dia 17 de março de 2025 a Reclamada procedeu a três avisos enviados por email, informando no primeiro um atraso de 40 m, no segundo, um cancelamento por condições meteorológicas, e um terceiro referindo que “*um dos seus voos foi cancelado, sendo necessário propor-lhe um itinerário alternativo*”, Docs, 1 A, 1B (admitida a junção ao processos na audiência de julgamento arbitral) e 2;
5. O Reclamante aceitou o voo alternativo, partindo uma hora mais cedo, sendo que recebeu o aviso com menos de 2 horas de antecedência, Doc 2;
6. O Reclamante alegou que o voo de ligação Lisboa - Milão chegou ao destino com 2h e 10 minutos de atraso em relação ao horário inicialmente contratado, Doc junto com a contestação;
7. O Reclamante referiu que a viagem inicialmente contratada teria a duração de 5h 50m, sendo que demorou efetivamente 8h 53m, padecendo de um atraso superior a 3 horas;
8. A Reclamada alega que o voo foi cancelado com 3h 54m de antecedência devido à previsão de LVO, (METAR/SPECI de LPR Porto), Doc junto com a contestação;

9. A Reclamada alega que o Reclamante foi reencaminhado para um outro voo, TP 1923. com partida às 10:05 do Porto e chegada a Lisboa pelas 10:50, Doc 2;

10. A METAR<sup>1</sup>/SPECI<sup>2</sup> de LPPR, Porto/Pedras Rubras (Portugal) refere que no dia 17 de março de 2025 as condições de visibilidade seriam de 10km, Doc junto com a contestação;

11. O TAF CORTOS<sup>3</sup> de LPPR no período entre as 5:00 e as 23:00 do dia 15 de março de 2025 refere que pelas 11:00 seria de 8 km, Doc junto com a contestação;

12. A Reclamada refere que o voo Lisboa - Milão sofreu um atraso à chegada de 2h 10m, Doc junto com a contestação;

13. A Reclamada alega que o cancelamento se deu por razões justificativas, circunstâncias extraordinárias, falta de visibilidade;

### 3.1.2 Dos Factos Provados

Resultam provados os seguintes factos:

Prova documental: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12.

Prova por declaração: 7.

Resultam não provados os seguintes factos:

Factos 8 e 13.

O Tribunal Arbitral, na formação da sua convicção, teve ainda em conta os factos acessórios discutidos durante a audiência de julgamento.

---

<sup>1</sup> **METAR** (Meteorological Aerodrome Report) é um **boletim meteorológico de rotina**, emitido **regularmente** (geralmente a cada hora), que descreve as condições observadas em um aeródromo ou aeroporto.

<sup>2</sup> **SPECI** (Special Meteorological Report) é um **relatório especial**, emitido **fora da hora programada** de um METAR, **quando há mudanças significativas nas condições meteorológicas** que podem afetar a segurança das operações aéreas.

<sup>3</sup> **TAF CORTOS** é uma **previsão meteorológica aeronáutica** em formato TAF, mas com **curto prazo de validade**, usada principalmente para auxiliar na **gestão operacional de aeroportos e voos de curta duração**.



### 3.1.3 Motivação

A presente controvérsia centra-se na análise dos efeitos decorrentes da alteração do plano de voo inicialmente contratado pelo Reclamante, que originou um atraso significativo na chegada ao destino final, bem como um prolongamento relevante na duração total da viagem.

A factualidade provada demonstra que o voo inicialmente adquirido pelo Reclamante, com partida do Porto e destino final Milão, previa uma duração total de 5 horas e 30 minutos, com chegada às 16h55.

No entanto, por motivo de cancelamento de um dos segmentos da viagem, foi-lhe proposto um voo alternativo, com partida antecipada em relação ao horário original e com chegada a Milão com um atraso efetivo de 2 horas e 10 minutos face ao previsto, totalizando uma duração de viagem superior a 8 horas e 50 minutos.

A prova documental junta aos autos confirma os avisos enviados pela Reclamada relativamente à alteração do voo, bem como o reencaminhamento para o novo itinerário. Foi igualmente demonstrado que o Reclamante recebeu o aviso do novo voo com menos de duas horas de antecedência da partida.

Não se demonstrou, contudo, que o cancelamento tenha ocorrido por motivos meteorológicos efetivos e impeditivos da operação do voo, uma vez que os dados constantes dos relatórios METAR e TAF CORTOS de LPPR não evidenciam condições de visibilidade incompatíveis com as operações aéreas no momento em causa.

Assim, atendendo ao atraso superior a 3 horas na duração total da viagem e à chegada ao destino final com mais de 2 horas de diferença face ao itinerário contratado, estão verificados os pressupostos fácticos que sustentam o pedido de compensação pelo Reclamante, por alteração significativa do plano de voo não justificada por circunstâncias extraordinárias comprovadas.

## 4. Enquadramento Jurídico

Nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, os passageiros têm direito a uma compensação quando o seu voo sofre atrasos superiores

a 3 horas na chegada ao destino final, cancelamento ou alteração significativa do plano de voo, salvo se o atraso ou cancelamento resultarem de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas pela transportadora, mesmo que tivessem tomado todas as medidas razoáveis.

No presente caso, o Reclamante sofreu um atraso na chegada ao destino final (Milão) superior a duas horas (2h10m), sendo que a duração total da viagem aumentou em mais de três horas face ao plano inicialmente contratado (8h53m em vez de 5h50m).

Segundo o Regulamento, o direito à compensação surge quando o atraso na chegada é igual ou superior a três horas. Importa analisar se esta condição foi ou não satisfeita, considerando a totalidade do atraso na chegada e a alteração do itinerário.

Relativamente às justificações invocadas pela Reclamada, o cancelamento foi alegadamente motivado por circunstâncias meteorológicas, nomeadamente condições de baixa visibilidade operacional (LVO) no Aeroporto do Porto.

Todavia, os dados meteorológicos constantes dos boletins METAR e SPECI de LPPR do dia 17 de março de 2025, documentos oficiais emitidos regularmente, indicam que a visibilidade era de 10 km, superior ao limite de baixa visibilidade operacional, enquanto a previsão do TAF CORTOS para o mesmo período registava visibilidade de 8 km, também compatível com condições normais de operação.

Esclareça-se:

O METAR é um relatório meteorológico de rotina que descreve as condições atmosféricas observadas no aeródromo, enquanto o SPECI é emitido em situações especiais que possam afetar a segurança das operações aéreas. Ambos são utilizados pelas companhias aéreas e controladores para decisões operacionais.

Relativamente às condições meteorológicas invocadas pela Reclamada, importa destacar que os valores mínimos de visibilidade exigidos para aterragem nos aeroportos europeus estão definidos



no Regulamento (UE) n.º 139/2014, que estabelece os requisitos de certificação dos aeródromos.<sup>4/5</sup> Em particular, no Anexo I daquele Regulamento, são fixados os mínimos operacionais, incluindo os valores mínimos de visibilidade para aterragem consoante o tipo de sistema de auxílio à aproximação instalado no aeroporto.

O Aeroporto do Porto (LPPR) dispõe de sistema ILS Categoria I, cuja visibilidade mínima operacional regulamentar para aterragem é de aproximadamente 550 metros, ou equivalente em RVR (Runway Visual Range).<sup>6/7</sup>

Os boletins meteorológicos METAR e SPECI referentes ao dia 17 de março de 2025 indicaram condições de visibilidade entre 8 km e 10 km, valores muito superiores aos mínimos exigidos para que a aterragem fosse efetuada com segurança.

Assim, não se verificaram condições meteorológicas que justificassem o cancelamento do voo por falta de visibilidade, afastando-se a alegação da Reclamada de circunstâncias extraordinárias com base neste fundamento.

Em sede europeia, a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia tem sido firme no sentido de que as condições meteorológicas apenas constituem circunstâncias extraordinárias quando impedem efetivamente a realização do voo, o que implica condições meteorológicas severas, e não meras alterações previsíveis da meteorologia.

---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 139/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece os requisitos de certificação dos aeródromos na União Europeia, Anexo I — Especificações Técnicas para Aeródromos. Disponível em:

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014R0139&utm\\_source=chatgpt.com](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014R0139&utm_source=chatgpt.com)

<sup>5</sup> O Anexo I deste regulamento detalha os mínimos operacionais para aterragem, incluindo os valores mínimos de visibilidade consoante o equipamento ILS disponível no aeródromo.

<sup>6</sup> [https://ais.nav.pt/wp-content/uploads/AIS\\_Files/eAIP\\_Current/eAIP\\_Online/eAIP/html/eAIP/LP-AD-2.LPPR-en-PT.html?utm\\_source=chatgpt.com](https://ais.nav.pt/wp-content/uploads/AIS_Files/eAIP_Current/eAIP_Online/eAIP/html/eAIP/LP-AD-2.LPPR-en-PT.html?utm_source=chatgpt.com)

<sup>7</sup> No AD 2.19 — ILS CAT I/II operations

**Low Visibility Procedures:**

*“When the visibility is less than 2500 M and/or the cloud base is below 400 FT, ATC will instruct TFC to perform ILS approaches to RWY 17. [...] When the TDZ RVR is 550 M or less, or the cloud base is at 200 FT or below, ATC will ensure that the ILS protection area is clear of (known) traffic before issuing the LDG clearance (never after the 4 NM final).”*

Ademais, o aviso do voo alternativo com menos de duas horas de antecedência não respeita os prazos mínimos previstos para a informação prévia em casos de cancelamento, conforme artigo 5.º do referido Regulamento, o que agrava a responsabilidade da transportadora.

Por fim, não se verificando a existência comprovada de circunstâncias extraordinárias justificativas do cancelamento e atraso, a transportadora é responsável pela alteração do plano de voo e pelos atrasos daí decorrentes, devendo ser aplicada a compensação prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004, no valor padrão consoante a distância da viagem (que, no caso de voos entre Portugal e Milão, se enquadra na faixa entre 1500 e 3500 km, correspondente a 400 euros por passageiro).

Assim, face à análise conjunta dos factos provados, dos relatórios meteorológicos e da legislação aplicável, conclui-se que o Reclamante tem direito à compensação prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004 pelo atraso e alteração do plano de voo sofridos.

## 5. Decisão

Decide-se que o Reclamante tem direito à compensação prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004, por atraso superior a três horas na chegada ao destino final e alteração do plano de voo.

Apesar da alegação da Reclamada de circunstâncias extraordinárias relacionadas com condições meteorológicas, os boletins METAR e SPECI indicam visibilidade suficiente para a operação normal do voo, conforme os mínimos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 139/2014 e no sistema ILS Categoria I do Aeroporto do Porto.

A ausência de justificação válida para o cancelamento e o curto prazo de aviso reforçam a responsabilidade da transportadora.

**Assim, é devida a compensação padrão de 400 euros, correspondente à distância do voo, em favor do Reclamante.**

Notifique-se.

Porto 31.08.25

A Juiz-Árbitro,

Mania pãe Mimoso