



**Proc. n.º 1584/2021 TAC Porto**

**Requerentes:**

**Requerida:**

**SUMÁRIO:**

I – O contrato de transporte aéreo internacional encontra-se regulado, em especial, pelo Decreto-Lei n.º 39/2002, de 27 de Novembro, que transpõe para a ordem jurídica portuguesa a denominada Convenção de Montreal – Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional - e pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.

II – A jurisprudência do TJUE, tem recorrentemente preconizado que sempre que os passageiros são vítimas de um atraso considerável (de uma duração igual ou superior a três horas), os mesmos devem dispor de um direito a indemnização, com fundamento no artigo 7º do Regulamento n.º 251/2004, 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 5º, n.º 1, alínea c), iii) do aludido Regulamento.

## **1. Relatório**

**1.1.** O Requerente, pretendendo a condenação da Requerida no pagamento de uma compensação de €685,00 vem alegar na sua reclamação inicial, em suma, que por conta de greve da Requerida o seu voo foi cancelado só sendo reencaminhado para outro voo dois dias depois, o que o obrigou, além do mais, a efetuar um novo teste COVID-19, assim tem o mesmo direito ao recebimento da peticionada compensação, que inclui o valor de €85,00 despendidos pelo teste COVID-1, nos termos dos artigos 5/1 c), 7/1 c) do Reg CE 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11/2/2004





1.2. Citada, a Requerida apresentou contestação, alegando que a situação de greve se inclui nas situações excecionais do considerando 14 do referenciado Regulamento, pelo que não é devida qualquer compensação ao Reclamante.

\*

A audiência realizou-se na presença do Requerente e da Requerida nos termos do disposto na primeira parte do n.º 3 do artigo 35º da L.A.V., com a redação que lhe veio a ser conferida pela Lei n.º 63/2011 de 14/12.

\*

## 2.1 Objeto de Litígio

A presente querela, qualificando-se, perante o exposto pedido, como uma *ação declarativa de condenação*, cinge-se na questão de saber se a Requerida deve ou não indemnizar os Requerentes a título de danos patrimoniais no valor de €685,00.

## 2.2 Valor da Ação

€685,00 (seiscentos e oitenta e cinco euros)

\*

## 3. Fundamentação

### 3.1. Dos Factos

#### 3.1.1. Dos Factos Provados

Resultam provados os seguintes factos, com interesse para a demanda arbitral:

1. A requerida tem por objeto social a exploração de serviços de transporte aérea de passageiros, cargas, mercadorias e correios, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas direta ou





indiretamente com a referida exploração e ainda exercer quaisquer outras atividades consideradas convenientes aos interesses empresariais;

2. No dia 17/07/2021 o voo do Reclamante entre Lisboa (Portugal) e Guarulhos (Brasil) foi cancelado

3. Do cancelamento o Reclamante foi avisado com 3 horas de antecedência

4. A Requerida remarcou o voo do Requerente para 19/07/2021

5. Durante os dois dias de permanência em Lisboa a Requerida reembolsou o Requerente das suas despesas de hospedagem, alimentação e Transportes

6. O Requerente para poder embarcar no novo voo teve de fazer novo teste Covid-19 pelo qual pagou a quantia de €85,00

7. O cancelamento do voo do Requerente ficou a dever-se a greve da Groundforce

### **3.1.2. Dos Factos não Provados**

Não resultam não provados quaisquer factos com interesse para a demanda arbitral.

\*\*

### **3.3. Motivação**

**A fixação da matéria dada como provada** resultou da audição do Requerente, e sua testemunha, bem como da não impugnação mas anuência dos factos pela própria Reclamada, além da demais prova documental que a seguir se fará referência.

Assim, os pontos 1 a 5 e 7 resultam provados por acordo das partes. Na realidade a Reclamada não impugna a matéria refletida nos mesmos alegada pelo Reclamante na sua peça processual ao invés corrobora, centrando a sua defesa no enquadramento da situação de greve em circunstâncias extraordinárias que excluem a sua obrigação de indemnização.

Já a matéria versada no ponto 6 dos factos dados por provados assim resulta da unção aos autos de prova documental, a fls. 5 dos autos, reproduzindo a despesa que o





reclamante teve pela nova realização de teste covid-19 à data essencial para realização de voos.

O requerente em sede de declarações de partes veio corroborar na íntegra os factos apresentados na sua Reclamação inicial, o que foi ainda reiterado pela inquirição da sua Testemunha Lais Camila Gorges Ferreira.

\*\*

### **3.3. Do Direito**

Resulta pois da relação material controvertida apresentada pelo Requerente que os factos em causa se cingem ao âmbito contratual de um contrato de transporte aéreo internacional celebrado com a Requerida.

Ao contrato de transporte aéreo internacional tem aplicação a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, efetuada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, ratificada por todos os Estados da União Europeia e transposta para a ordem jurídica nacional através do Decreto-Lei n.º 39/2002, de 27 de Novembro, bem como o Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Fevereiro de 2004, que entrou em vigor em 17 de Fevereiro de 2005, e que estabelece regras comuns aos Estados-Membros para a indemnização e a assistência de passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revogou o Regulamento (CEE) n.º 296/1991.

Decorre do artigo 19.º do Decreto-Lei 39/2002, sob a epígrafe “Atrasos” que: a transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante do atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adotaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas.





E, de harmonia com o disposto no n.º 1 do artigo 22.º do aludido diploma: No transporte de pessoas, em caso de dano causado por atraso, conforme especificado no artigo 19.º, a responsabilidade da transportadora está limitada a 4150 direito de saques especiais por passageiro.

(...)

Pode assim entender-se que a responsabilidade da transportadora assenta na verificação dos seguintes pressupostos: cumprimento defeituoso do contrato de transporte (por exemplo, atraso de pessoas e/ou bagagens); na existência de danos; na inexistência de diligências adequadas a evitar o dano e, naturalmente, nonexo de causalidade entre o ato danoso e o próprio dano.

A transportadora responderá, portanto, por culpa presumida e de forma limitada, podendo esta eximir-se dessa responsabilidade, invocando a causa de exclusão da responsabilidade prevista na 2ª parte do artigo 19.º ou a culpa exclusiva ou concorrente do passageiro, prevista no artigo 20.º da Convenção.

No Regulamento CE n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que revogou o Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de Fevereiro, estabeleceram-se 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.

Resulta do artigo 5º do aludido Regulamento (“cancelamento”);

*1.–Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:*

- a)- Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e*
- b)- Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 9.º, bem como, em caso de reencaminhamento quando a hora de partida razoavelmente prevista do novo voo for, pelo menos, o dia após a partida que*





*estava programada para o voo cancelado, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º; e*

*c)- Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:*

*i.–tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes hora programada de partida, ou*

*ii.–tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou*

*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.*

*2.–Ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos.*

*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.*

*4.–O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento, recai sobre a transportadora aérea operadora.*

E, decorre do artigo 6.º (Atrasos) que:

*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*

*c)-Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b), 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*

*2.–De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância.*

Estatui, por seu turno, o artigo 7 do Regulamento (“direito a indemnização”):

*1.–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 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;*

*c)- 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).*

*Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.*





2.–Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

a)–Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b)–Em três horas, 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

c)–Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b), a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.

3.–A indemnização referida no n.º 1 deve ser paga em numerário, através de transferência bancária eletrónica, de ordens de pagamento bancário, de cheques bancários ou, com o acordo escrito do passageiro, através de vales de viagem e/ou outros serviços.

4.–As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.

Diz-se também no artigo 8.º (“direito a reembolso ou reencaminhamento”).

1.–Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:

a) –O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efectuadas, e para a parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique;

b) –um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;





c) -O reencaminhamento, em condições de transporte equivalente, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

d) -O reencaminhamento, em condições de transporte equivalente, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

(...)

E, prevê-se no artigo 9 (“direito a assistência”):

1.–Em caso de remissão para o presente artigo, devem ser oferecidos a título gratuito aos passageiros:

a) -Refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera;

b) -Alojamento em hotel:

- caso se torne necessária a estadia por uma ou mais noites, ou

- caso se torne necessária uma estadia adicional à prevista pelo passageiro;

c) -Transporte entre o aeroporto e o local de alojamento (hotel ou outro).

2.–Além disso, devem ser oferecidos aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio electrónico.

(...)

Assim e sintetizando, decorre do aludido Regulamento que, dependendo das circunstâncias na origem das perturbações verificadas durante a viagem, as transportadoras aéreas deverão:

i)-prestar assistência aos passageiros, nomeadamente oferecendo refeições, bebidas, chamadas telefónicas e, eventualmente, alojamento e transporte, quando a hora de partida





razoavelmente prevista for, pelo menos o dia após a hora de partida previamente anunciada (artigos 5º e 6º);

ii)-propor o reencaminhamento e o reembolso de parte ou da totalidade do preço do bilhete, dependendo do período de atraso em causa e da distância do voo (artigos 5º, 6º e 8º);

iii)-pagar uma indemnização de montante fixo até 600 EUR por passageiro, conforme a distância do voo (artigo 7º); e,

iv)-informar os passageiros, de forma proativa, sobre os seus direitos (artigo 14º).

A jurisprudência do TJUE tem tido uma influência decisiva na interpretação do citado Regulamento. E, nomeadamente nos processos C-344/04 (*Ac. 10.02.2006 – IATA*) – <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62004CJ0344&rid=1>), (*ac. 10.01.2006 ELFA-A, C 581/10 e C 629/10*) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1510664990980&uri=CELEX:62010CJ0581>, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou a sua total compatibilidade com a Convenção de Montreal e as complementaridades existentes entre ambos os instrumentos jurídicos.

Igualmente se tem defendido que as diferentes situações de atraso previstas no Regulamento nº 261/2004, são compatíveis com o artigo 19.º da Convenção de Montreal, que faz parte integrante da ordem jurídica da União e que alude a um conceito de «atraso no transporte aéreo de passageiros», sem especificar em que fase desse transporte deve ser constatado o atraso em questão (v. acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Colet., p. I-403, n.º 36; e de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, Colet., p. I-4239).

Sobre a matéria aqui em análise, tem sido recorrentemente preconizado na jurisprudência do TJUE que, quando os passageiros são vítimas de um atraso considerável, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, os mesmos devem dispor de um direito a indemnização, com fundamento no artigo 7º do Regulamento nº 251/2004, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a





transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nos termos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii) do aludido Regulamento.

Este entendimento radica na circunstância de se considerar que esses passageiros também sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um prejuízo análogo – v. para além dos Acs.TJ 19/11/2009 C-402/07 e C-432/07, os casos Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 32 e jurisprudência aí referida, Acórdãos Sturgeon, n.ºs 60 e 61, de 23 de Outubro de 2012, Nelson, C-581/10 e C-629/10, n.ºs 34 e 40 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CJ0011&qid=1472769547324&from=EN;http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1472769547324&uri=CELEX:62010CJ0581>

E, dado que esse prejuízo se materializa, no que diz respeito aos atrasos de voos, à chegada ao destino final, o Tribunal de Justiça já decidiu que um atraso deve ser apreciado, para efeitos da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, em relação à hora de chegada a esse destino (v. acórdãos, já referidos, Sturgeon e Nelson).

Concretizando, no ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção) de 26 de fevereiro de 2013 - processo C-11/11, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62011CJ0011&rid=1>, considerou-se que: O artigo 7.º 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 é devida uma indemnização, com fundamento no mesmo artigo, ao passageiro de um voo com correspondências que sofreu um atraso na partida de uma duração inferior aos limites fixados no artigo 6.º do referido regulamento, mas que chegou ao seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, dado que a referida indemnização não está sujeita à existência de um atraso na partida e, por conseguinte, não depende do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no dito artigo 6.º





Assim, e sem mais considerações, verdade é que os remédios ao alcance do consumidor nas situações de atraso do voo não podem ser interpretados, e aqui numa interpretação comunitária conforme, como aqueles elencados no artigo 6º do Reg. 261/2004, sendo pois passível esse atraso de gerar obrigação indemnizatória para a companhia aérea, nos termos do artigo 7º, n.º 1 al. c) do mesmo diploma. Elemento fulcral é, que o atraso seja considerável, ou na expressão do Tribunal da Justiça, um atraso superior a três horas, facto que, conforme supra exposto resulta provado na presente demanda arbitral.

Pelo que, têm de proceder ainda que parcialmente, as pretensões do Requerente, estando delimitado o valor compensatório conforme supra exposto.

\*

#### **4. Do Dispositivo**

**Nestes termos, com base nos fundamentos expostos, julgo a ação parcialmente procedente, condenando a Requerida a pagar ao Requerente a quantia de €600,00.**

Notifique-se

Porto, 5/2/2023

A Juiz-Árbitro,

(Sara Lopes Ferreira)

