



Sentença

Processo n.º 531/2024

Reclamante:

Reclamada:

Sumário

I - Nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, a transportadora será isenta de responsabilidade, não sendo obrigada a pagar a indemnização pelo cancelamento do voo previsto no artigo 7.º, se puder provar a ocorrência de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

II - Constituem circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, casos de força maior ou fenómenos naturais que não correspondem a problemas técnicos e que, como tal, são alheios à transportadora aérea.

1. Relatório

1.1. Aberta a audiência, verificou-se não ser possível realizar a tentativa de conciliação, pela ausência dos Reclamantes, que apesar de regularmente citados, não compareceram na respetiva audiência de julgamento arbitral.

1.2 Os Reclamantes peticionam a compensação fixada pelo Regulamento 261/2004 de 11.12, relativamente ao cancelamento do voo Funchal – Porto, no montante de 250,00 Euros cada (750,00 Euros no total).

1.3 A Reclamada apresentou contestação onde demonstrou que o voo não se realizou por razões meteorológicas.

2. Objeto do Litígio

O objeto do litígio corporiza-se na seguinte questão: saber se os Reclamantes têm direito a uma compensação pelo cancelamento de voo no valor de 750,00 Euros (250,00 Euros cada).



3. Fundamentação

3.1 Dos Factos

1. Os Reclamante adquiriram três passagens aéreas Funchal - Porto a realizar no dia 20.10.23, pelas 09:05, doc 1;
2. A Reclamada no dia 29.10.23 cancelou o voo alegando razões meteorológicas;
3. A Reclamante, _____, reclamou junto da Reclamada, *via email*, tendo obtido resposta no dia 17.11.23, na qual a Reclamada alegava ventos fortes no Funchal, pelo que a aeronave em que deveriam seguir, não chegou a aterrar, tendo realizado um desvio e, por isso, o voo foi cancelado, doc 2;
4. A Reclamada, presente na audiência de julgamento arbitral, através da sua Mandatária, esclareceu o tribunal arbitral das razões que levaram ao cancelamento do voo;
5. Durante a audiência foi demonstrado ao tribunal arbitral, através do acesso ao METAR DECODE¹ do dia do cancelamento, que as condições atmosféricas não cumpriam os mínimos necessários para uma aeronave aterrar e levantar dentro do horário necessário para permitir o voo em causa, cf. doc junto aos autos, após a audiência, pela mandatária da Reclamada;
6. A Reclamada esclareceu, ainda, que o Manual VRF Madeira indica os procedimentos necessários para levantamento e aterragem de aeronaves naquele aeroporto, doc 2 junto com a contestação;
7. A Reclamada, informou, ainda, que cumpre apenas as ordens de controle aéreo emitidas pelo aeroporto em causa;
8. A Reclamada sublinhou o facto de a decisão de cancelamento de voo, nestas circunstâncias, ser da responsabilidade do controle aéreo;
9. A Reclamada referiu que se trata de circunstâncias externas à companhia aérea, dependendo o cancelamento do voo, única e exclusivamente, das condições meteorológicas inesperadas e fora do seu controlo.

¹ METAR, sigla de Meteorological Aerodrome Report, é a informação meteorológico regular de aeródromo e contém as seguintes informações:

Grupos de identificação;

Vento à superfície;

Visibilidade horizontal;

Alcance visual na pista (quando houver);

Tempo presente;

Nuvens (ou visibilidade vertical, se for o caso);

Temperaturas do ar e do ponto de orvalho;

Pressão atmosférica (QNH); e

Informações suplementares de inclusão condicional sobre tempo recente, cortante do vento, temperatura da superfície do mar, estado do mar e, por Acordo Regional de Navegação Aérea, o estado da pista.



3.1.2 Dos Factos Provados

Resultam provados todos os factos elencados.

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

3.1.3 Motivação

Nos termos do artigo 35.º, n.º 3 da Lei da Arbitragem Voluntária Portuguesa, “*se uma das partes deixar de comparecer a uma audiência ou de produzir prova documental no prazo fixado, o tribunal arbitral pode prosseguir o processo e proferir sentença com base na prova apresentada*”,

Dado que a prova oferecida pelos Reclamantes constava do processo, evidenciando uma situação de cancelamento do voo, que impedia sobre a Reclamada a prova das circunstâncias extraordinárias para esse cancelamento e, conseqüentemente, para a sua desresponsabilização face ao pedido compensatório, o que logrou fazer, através de uma explicação minuciosa, com grande clareza, ancorada em documentos oficiais, o tribunal arbitral resolveu prosseguir com a audiência de julgamento arbitral.

3.2 Do Direito

O contrato celebrado entre as partes é um contrato de transporte aéreo de passageiros, no qual uma entidade se obriga a transportar um indivíduo (o passageiro) e sua bagagem, de um local para o outro, utilizando uma aeronave. Caracteriza-se por ser um contrato consensual, bilateral, em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão.

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. (doravante designado por Regulamento).

Nos termos do disposto no artigo 5º do Regulamento:

- “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;
 - 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) i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da 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, (...).*
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.²*
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”.*

Ora, resultou provado que o voo Funchal- Porto fora cancelado e que tal teve por fundamento as condições meteorológicas que se faziam sentir naquele dia.

A Reclamada explicou, pormenorizadamente, como se processa a análise das circunstâncias meteorológicas, através descodificação do METAR, encontrando-se a informação no seguinte website:

Esta informação corresponde à situação do dia do voo que os Reclamantes viram cancelado.

Nos termos do considerando n.º 15 do Regulamento 261/2004, “*considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias também sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a 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*”.

Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, podem ser qualificados como circunstâncias extraordinárias “*os eventos 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 última, sendo ambos os requisitos cumulativos*”.³

² Negrito nosso.

³ Cf. Acórdão de 26 de junho de 2019, Processo C-159/18, Acórdão André Moens contra Ryanair Ltd, EU:C:2019:535, n.º 16.



Dada a factualidade provada, diremos que as condições climáticas sentidas no dia do voo EJU7725, Funchal-Porto foram a causa do seu cancelamento, pelo que de acordo com o previsto no citado Regulamento, a companhia aérea não terá a pagar qualquer compensação.

Os Reclamantes não fizeram qualquer menção ao direito de assistência que impenderia sobre a companhia aérea, se foi oferecido reencaminhamento ou transporte alternativo, limitando-se a peticionar, apenas, a compensação prevista para cancelamento, calculado pelo legislador, a qual tem por base a distância entre a partida e a chegada, no caso 250,00 Euros por passageiro.

4. Decisão

Nestes termos, dada a improcedência da pretensão dos Reclamantes, absolve-se a Reclamada do pedido.

Notifique-se.

Porto 08.06.24

A Juiz-Árbitro

Mania pã Mimoso