

Proc. n.º 1344/2025 TAC Porto

SENTENÇA

Demandante: _____ residente na _____

Demandado: _____ pessoa coletiva com sede social _____

1. Relatório

1.1. A demandante, D _____, residente na _____, apresentou no CICAP, em julho de _____ 2025, reclamação contra _____, pessoa coletiva com sede social do _____ Lisboa, pedindo que fosse a demandada condenada ao pagamento do montante de 600 euros, devidos nos termos da legislação comunitária, em virtude de cancelamento de uma viagem aérea. Na reclamação inicial da demandante, a qual aqui se dá por integralmente reproduzida, este alega, em suma, que tendo celebrado com a demandada um contrato de transporte por via aérea, a realizar no dia 5 de julho de 2024, entre o aeroporto de Belém, Brasil e o aeroporto do Porto, em Portugal, verificou que a transportadora havia procedido ao cancelamento do voo. Mais consta da petição inicial que quando a demandada confrontou a demandada esta alegou que o cancelamento se deveu a circunstâncias extraordinárias, razão pela qual não seria devedora da indemnização prevista.

1.2. Citada, a Demandada apresentou contestação, a qual se dá aqui por integralmente reproduzida, e através da qual alegou, em suma, que o cancelamento do voo mencionado pela demandante decorreu de circunstâncias extraordinárias, nomeadamente restrições operacionais no aeroporto de Belém, causadas por danos na iluminação da pista principal, impossibilitando a operação

noturna da aeronave prevista (Airbus A321neoLR). A companhia aérea juntou documentação comprovativa, incluindo avisos NOTAM emitidos pela autoridade aeroportuária, que atestam o encerramento da pista por motivos de segurança, bem como a posterior deteção de um buraco na mesma.

Alegou ainda que a demandante foi reencaminhada no voo TP2524, tendo chegado ao destino final com um atraso de aproximadamente 16 horas, inferior ao alegado na reclamação. A afirma ter cumprido integralmente as obrigações previstas no Regulamento (CE) n.º 261/2004, nomeadamente no que respeita ao reencaminhamento e ao direito à assistência, tendo inclusive procedido ao reembolso de despesas no valor de 28,03 euros.

A demandada invoca a existência de uma exceção perentória impeditiva, por força das circunstâncias extraordinárias verificadas, que excluem a obrigação de pagamento da compensação peticionada. Alega ainda que tais eventos são externos à sua esfera de controlo, conforme jurisprudência consolidada do Tribunal de Justiça da União Europeia, e que não lhe podem ser imputados.

*

Nos termos do art.º 297.º n.º 1 do Código de Processo Civil, aplicável por remissão do art.º 19.º n.º 3 do Regulamento do CICAP, fixa-se o valor da causa em 600 euros, por ser este o valor contestado pela demandante.

*

Tratando-se de arbitragem necessária, nos termos do art.º 14.º n.º 2 da Lei n.º 24/96 de 31 de julho, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 63/2019 de 16 de agosto, conjugado com o art.º 15.º da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, na sua redação atual, é este tribunal competente para julgar e decidir o litígio

*

Não existem outras nulidades, exceções ou questões prévias que obstem ao conhecimento do mérito e de que cumpra conhecer

*

2. Objeto do Litígio

O objeto do litígio consiste em declarar se a demandante assiste o direito à percepção do montante indemnizatório de 600 euros, conforme peticionado.

3. Questões a resolver

Tendo em consideração o objeto do litígio e o pedido do demandante, verificam-se as seguintes questões a resolver: A caracterização dos serviços prestados e a verificação dos pressupostos de facto e de direito quanto ao direito à indemnização peticionada.

*

4. Fundamentação

4.1. Dos Factos

4.1.1. Factos Provados

Com interesse para a decisão julgo provados os seguintes factos:

1. A Demandada tem por escopo social, entre outros, a exploração do transporte aéreo de passageiros;
2. A demandante adquiriu à demandada um bilhete para realização de uma viagem aérea entre o aeroporto de Belém, Brasil e o aeroporto do Porto, Portugal, a ser realizada por avião, através de voos sucessivos operados pela demandada, com partida no dia 22 de julho de 2024, pelas 23:35 horas (hora local) e chegada ao destino final pelas 15:00 horas (hora local) do dia 23 de julho de 2024;
3. A viagem estava programada para ser realizada em dois voos sucessivos com as referências TP48 (Belém-Lisboa) e TP1928 (Lisboa-Porto);
4. A demandada procedeu ao cancelamento do voo TP48 em virtude de restrição aeroportuária que lhe foi comunicada, devida a danos verificados na iluminação da pista principal do aeroporto de Belém, encontrando-se igualmente vedada a utilização da pista secundária em sequência de restrição já em vigor;
5. Ainda durante as operações aeroportuárias do dia 23 de julho de 2024 foi novamente emitida uma restrição aeroportuária para o aeroporto que determinou o encerramento da pista devido à existência de danos no pavimento da mesma;
6. A restrição de utilização da pista do aeroporto de Belém perdurou até as 16:50 horas locais;
7. Perante tal a demandada reencaminhou a demandante para o voo TP2524, com

horário de partida previsto para as 17:00 horas locais, tendo partido às 17:33 horas e chegado ao aeroporto de Lisboa pelas 05:21 horas locais de 24 de julho de 2024;

8. No mesmo dia 24 de julho de 2024 a demandante embarcou em Lisboa no voo TP1920, o qual partiu sensivelmente às 06:45 horas locais e chegou ao destino final do aeroporto do Porto, cerca das 07:45 horas locais;
9. A distância entre o aeroporto de Belém, Brasil, e o aeroporto do Porto, Portugal, excede os 3500 km;
10. A demandante recebeu da demandada o valor de 28,03 euros, a título de reembolso de despesas por assistência.

*

4.1.2. Factos não provados

Com interesse para a decisão, e para além da factualidade prejudicada pelos factos provados, inexistem factos não provados.

*

4.2. Fundamentação da matéria de facto

Nos termos do art.º 607.º n.º 5 do Código de Processo Civil, a factualidade dada como provada resultou da livre e prudente convicção do julgador, edificada através da apreciação crítica da prova produzida, à luz das normas e princípios jurídicos aplicáveis, devidamente cotejadas pelas regras da experiência comum, tendo em conta "*in casu*", o conteúdo a petição inicial e da contestação, a inquirição das testemunhas arroladas pelas partes, as presunções legais aplicáveis, a demais prova documental e bem assim os factos notórios, os instrumentais e os que constituem complemento e concretização das alegações das partes, que resultaram da instrução e discussão da causa, dentro dos poderes de cognição do tribunal (cfr art.º 5.º do Código de Processo Civil).

*

4.3. Fundamentação da matéria de direito

Tendo em conta as questões a resolver supra enunciadas cumpra-nos agora enquadrar a factualidade dada como provada à matéria de direito.

O contrato de transporte, em sentido técnico-jurídico, é definido por Menezes Cordeiro como "(...)a deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas ou de bens, de um local para outro" (in "*Manual de Direito Comercial*", I Volume, Almedina, 2001, 527).

Este contrato trata-se assim de um negócio jurídico configurador de uma prestação de serviços e que é caracterizado como aquele em que uma pessoa, o transportador, se obriga perante outra pessoa, a fazer deslocar pessoas e/ou bens, de forma intacta, e devidamente organizada, de um local para outro.

No que concerne especificamente ao contrato de transporte aéreo, Tapia Salinas ensina-nos que este é "(...) *aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea de una determinada persona o cosa arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas as partes*" (in "*Derecho Aeronáutico*" 2.^a edição, Barcelona, Bosch, 1993, p. 413).

Já Neves de Almeida entende que o contrato de transporte aéreo consiste no "(...) *acordo em que convergem duas vontades opostas, mas harmonizáveis, celebrado entre aquele que pretende fazer conduzir a sua pessoa ou de terceiro, ou coisa certa, de um lugar para o outro utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceita encarregar-se dessa condução*" (in "*Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*", Coimbra, Almedina, 2010, p. 21).

No que respeita ao normativo aplicável ao transporte aéreo internacional de passageiros, este é regulado pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, adotada em 28 de maio de 1999, pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil, e aprovada em Portugal pelo Decreto n.º 39/2002 de 27 de novembro.

Por seu lado a União Europeia veio a adotar diversas medidas legislativas com vista a melhor salvaguardar os direitos dos passageiros no transporte aéreo, de onde se releva, para o presente litígio, o atualmente vigente Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, 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.

O âmbito da aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, rege-se fundamentalmente pelo princípio da conexão territorial, tal como resulta do seu art.º 3.º, o qual estabelece:

"Artigo 3.º

Âmbito

1. O presente regulamento aplica-se:

a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;

b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:

a) Tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artigo 5.º, se apresentarem para o registo:

— tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios electrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado,

ou, não sendo indicada qualquer hora,

— até 45 minutos antes da hora de partida publicada; ou

b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo, independentemente do motivo." (...)

Sucede ainda que, nos termos dos n.º 3 e 4 do mesmo art.º 3.º Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, são excluídas do âmbito desse normativo as viagens gratuitas, ou com tarifa reduzida não disponível ao público, e bem assim as viagens efetuadas através de aeronaves que não as motorizadas de asa fixa (por exemplo planadores ou helicópteros).

Dos factos vindos a dar como provados afigura-se-nos assim claramente que a demandante, passageira, celebrou com a demandada, transportadora, um

contrato, oneroso, de transporte aéreo de passageiros, através do qual a transportadora se vinculou a transportar o passageiro, através de voos sucessivos a realizar com recurso a aeronaves motorizadas de asa fixa, entre o aeroporto de Belém, Brasil e o aeroporto do Porto, Portugal, mais sucedendo que durante a execução desse contrato a transportadora cancelou, no próprio dia, o voo entre Belém e Lisboa, o que motivou um atraso à chegada de mais de 14 horas.

E daqui manifestamente resulta a aplicabilidade, aos contratos sob exame, das regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, nos termos do seu art.º 3.º.

Importa agora aprofundar o regime desse diploma legal comunitário.

Estatui o art.º 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho que:

"Artigo 5.º

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 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, 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."

Por outro lado, no que concerne às indemnizações, estabelece o art.º 7.º do aludido Regulamento que:

"Artigo 7.º

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 electrónica, 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.”

Relativamente aos direitos a reembolso ou reencaminhamento e de assistência, determinam os art.º 8.º e 9.º do Regulamento:

"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.º, 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,

— um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

b) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

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

2. A alínea a) do n.º 1 aplica-se igualmente aos passageiros cujos voos fazem parte de uma viagem organizada, salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314/CEE.

3. Sempre que uma cidade ou região for servida por vários aeroportos e uma transportadora aérea operadora oferecer aos passageiros um voo para um aeroporto alternativo em relação àquele para o qual tinha sido feita a reserva, a transportadora aérea operadora deve suportar o custo da transferência do passageiro desse aeroporto alternativo para o aeroporto para o qual a reserva tinha sido feita, ou para outro destino próximo acordado com o passageiro.

Artigo 9.º

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 oferecidas aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio electrónico.

3. Ao aplicar o presente artigo, a transportadora aérea operadora deve prestar especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas."

Ora, do enunciado constante no aludido art.º 5.º n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, verifica-se que o direito dos passageiros à indemnização em caso de cancelamento de voo é excluído se a transportadora "*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*".

O conceito de "circunstâncias" extraordinárias, na aceção do art.º 5.º, n.º 3 do

Regulamento(CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, tal como tem vindo a ser constante na jurisprudência do Tribunal de Justiça de União Europeia “designa os acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta...” (cfr. Despacho do Tribunal de Justiça – oitava secção, proc.º C-659/21, de 30 de março de 2022).

Assim, da factualidade dada como provada, e que aqui se dá por reproduzida, a transportadora, nos termos do considerando (15) e art.º 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, logrou demonstrar que o cancelamento se deveu a circunstâncias extraordinárias (avaria na iluminação da pista e dano detetado no piso, que motivou a restrição aeroportuária) e que ainda assim envidou todos os esforços razoáveis para evitar essa vicissitude, pelo que, nos termos da referida disposição legal se encontra excluído o direito à indemnização.

*

5. Dispositivo

Nestes termos, julgo a ação totalmente improcedente e absolvo a demandada do pedido.

Taxa de arbitragem pela parte vencida.

Notifique-se.

Porto, 23 de julho de 2025

O Juiz-Árbitro,

(Armando Jorge Ferreira de Sousa)

Sumário:

Do enunciado constante no aludido art.º 5.º n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, verifica-se que o direito dos passageiros à indemnização em caso de cancelamento de voo é excluído se a transportadora “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”.

O conceito de “circunstâncias” extraordinárias, na aceção do art.º 5.º, n.º 3 do Regulamento(CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, tal como tem vindo a ser constante na jurisprudência do Tribunal de Justiça de União Europeia “designa os acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao controlo efetivo desta...” (cfr. Despacho do Tribunal de Justiça – oitava secção, proc.º C-659/21, de 30 de março de 2022).

Assim, da factualidade dada como provada, e que aqui se dá por reproduzida, a transportadora, nos termos do considerando (15) e art.º 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, logrou demonstrar que o cancelamento se deveu a circunstâncias extraordinárias e que ainda assim envidou todos os esforços razoáveis para evitar essa vicissitude, pelo que, nos termos da referida disposição legal se encontra excluído o direito à indemnização.