

-Sentença Arbitral-

Processo de Arbitragem n.º 1746_2025.

Demandante:

Demandada:

Resumo da Sentença Arbitral (elaborado pelo árbitro): **1.º** Em caso de atraso de um voo por três horas ou mais, em relação à sua hora programada de partida, os passageiros em causa têm direito a receber uma indemnização no valor de €400,00 para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros (**artigos 6.º/1-alínea b), e 7.º/1-alínea b),** do Regulamento (CE) n.º261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11-02-2014; **2.º** A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do **artigo 7.º** se puder provar que o cancelamento ou atraso se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis; **3.º** Quando a pista do aeroporto é encerrada pela administração em virtude da sua invasão por um cidadão que acabou por ser sugado pelo motor de um avião estamos perante uma circunstância extraordinária totalmente alheia à transportadora aérea desobrigando-a, por isso, ao pagamento da compensação prevista no “Regulamento”.

I. - Relatório:

A. - Das Partes e do Objeto da Ação Arbitral:

A demandante _____, residente na _____, no Porto, apresentou uma reclamação no **CICAP**, à qual foi atribuída o número **1746_2025**, contra a demandada _____.

Tendo-se frustrado a possibilidade de celebração de um acordo entre as partes, em virtude, desde logo, da ausência da demandada, o processo prosseguiu, então, para a sua fase arbitral, por vontade expressa da demandante.

Por se tratar de arbitragem necessária, nos termos e para os efeitos do disposto no **artigo 15.º/1/2**, da Lei n.º23/96, de 26/07, na sua redação atualizada, compete a este tribunal julgar e decidir este litígio.

A instância arbitral estabilizou-se, por isso, com as partes acima identificadas, não se tendo verificado qualquer modificação subjetiva decorrente da intervenção de novas partes.

De igual modo os pedidos e causa de pedir constantes da reclamação inicial da demandante não foram objeto de alteração, que se dão aqui por integralmente reproduzidos para todos os efeitos, e consistem, em suma, na condenação da demandada no pagamento da quantia de €250,00 a título de indemnização dos danos patrimoniais que alega ter sofrido em consequência do atraso no voo Porto-Bérgamo.

Por sua vez, a demandada contestou a ação arbitral defendendo-se por exceção e impugnação alegando, para o efeito, que o atraso no voo contratado com a demandante foi provocado pelo encerramento da pista do aeroporto de Bérgamo em consequência da sua invasão por um cidadão, que acabou por falecer por ter sido sugado pelo motor de um avião, constituindo, por isso, uma causa extraordinária, à luz do “Regulamento”, pugnando, a final, pela improcedência total da ação arbitral e pela sua absolvição do pedido.

B. – Constituição do Tribunal Arbitral:

Nos termos do **artigo 13.º** do regulamento do CICAP o tribunal arbitral é constituído por um único Árbitro.

O árbitro signatário da presente sentença arbitral foi designado para o efeito pelo CICAP e aceitou a nomeação na data mencionada nos autos deste processo.

C. – Audiência Arbitral (artigo 14.º do Regulamento do CICAP):

Nos termos do **artigo 14.º** do Regulamento do CICAP as partes foram notificadas da data, hora e local da audiência arbitral, precedida da tentativa de conciliação prevista no **artigo 11.º** do referido regulamento, assim como para apresentarem, querendo, todos os meios de prova que entendessem por convenientes.

A audiência arbitral realizou-se na sede do Tribunal Arbitral, no Porto, no dia 07-10-2025, pelas 14:00.

A demandante esteve presente e a demandada representada pela Sr.^a Dr.^a

Advogada, não tendo as partes logrado a composição amigável deste litígio arbitral em sede de conciliação.

Finda a audiência arbitral foi elaborada a respetiva ata e assinada pelo árbitro signatário e pela Ex.ma Senhora Secretária do CICAP presente na audiência arbitral.

II. – Saneamento e Valor da Causa:

Este tribunal arbitral é competente, foi validamente constituído, as partes têm personalidade e capacidade judiciárias e são legítimas.

O processo é o próprio tendo em conta a causa de pedir e o pedido e está isento de quaisquer nulidades que tenham de ser apreciadas ou questões que obstem ao conhecimento do mérito da causa.

Compete a este tribunal fixar o valor da causa arbitral no uso dos poderes que lhe são conferidos pelo disposto no **artigo 14.º** do regulamento do CICAP e, subsidiariamente, pela remissão operada pelo disposto no **artigo 19.º**, nos termos da Lei da Arbitragem Voluntária e do Código do Processo Civil (**artigo 306.º/1**).

A demandante pretende que este tribunal condene a demandada no pagamento da quantia total de €250,00, a título de indemnização pelos danos patrimoniais que alega ter sofrido em consequência do atraso no voo Porto-Bérgamo.

Analisando o pedido e a causa de pedir à luz das regras previstas no CPC para a verificação do valor da causa fixa-se o valor da causa em **€250,00**, recorrendo ao critério previsto no **artigo 296.º/1**, do CPC, em virtude de corresponder ao valor da indemnização peticionada pela demandante.

Cumpre, por isso, apreciar e decidir:

III. – Enquadramento de Facto:

Finda a produção de prova e tendo em conta a posição assumida pelas partes nos seus articulados, as declarações de parte prestadas pela demandante, os documentos juntos aos autos, os factos confessados, admitidos por acordo e/ou provados por documentos, em conjugação, ainda, com as regras da experiência e com os juízos da normalidade da vida, **resultaram provados**, com relevância para a decisão desta causa arbitral, os **factos seguintes**:

1. A Demandada é uma sociedade comercial que se dedica, entre outros, à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros;
2. No âmbito da referida atividade, a Demandante adquiriu à Demandada, um bilhete de transporte aéreo, através da reserva BSM52D;
3. O referido bilhete destinava-se ao voo Porto (OPO) – Bérghamo (BGY) com o n.º FR4041, a realizar no dia 08/07/2025;
4. Acontece que, a aeronave, de matrícula EI-DLC, que iria fazer o transporte referente ao bilhete supra identificado, viu-se impedida de aterrar no aeroporto de Bérghamo (BGY) devido a um incidente, que determinou o encerramento da pista de aterragem do referido aeroporto e o inevitável desvio do voo em questão o aeroporto de Milão (MXP);
5. O relatório técnico junto como Doc.1 com a contestação refere o seguinte: “*Em 8 de julho de 2025, a aeronave EI-DLC, um Boeing 737-800 com base em BGY, tinha dois voos programados, o FR4042/4041 BGY-OPO e o retorno. O FR4042 BGY-OPO tinha partida prevista para as 03:55 UTC e chegada prevista para as 06:40 UTC. O FR4042 BGY-OPO partiu de BGY às 04:02 UTC com um atraso de 7 minutos devido a um pequeno problema técnico e chegou a OPO às 06:34 UTC. No entanto, no dia em questão, 8 de julho de 2025, o aeroporto BGY ficou fechado das 09:38 UTC às 13:00 UTC devido a um incidente na rampa do aeroporto BGY. O voo em questão, o FR4041 OPO-BGY, tinha partida prevista para as 07:15 UTC e chegada prevista para as 09:45 UTC. O FR4041 partiu de OPO às 07:19 UTC, com um atraso*”

de 4 minutos devido a uma restrição de slot ATC. No entanto, na aproximação a BGY, a aeronave não conseguiu fazer uma aproximação segura a BGY devido ao encerramento da pista do aeroporto BGY devido a um incidente na rampa do aeroporto BGY. A situação não melhorou enquanto a aeronave permaneceu perto do aeródromo e a tripulação foi forçada a desviar-se para MXP, um dos aeroportos alternativos nomeados para este voo, chegando à posição de espera às 09:45 UTC. O comandante tem uma escolha de aeroportos alternativos para cada destino de voo e, em caso de desvio, desviará para a melhor alternativa disponível e, durante esta fase crítica do voo, só contactará a quando a aeronave estiver em segurança no solo. A decisão relativa às restantes tarefas de voo da aeronave não teria, portanto, sido tomada pela até que fosse confirmado que a aeronave tinha aterrado no aeroporto alternativo, neste caso MXP, e as condições atuais e previsões fossem avaliadas para BGY e discutidas com a tripulação de voo. Após a aterragem, o comandante contactou a Ryanair Operations e foram realizadas discussões sobre o transporte de passageiros de MXP-BGY. Devido ao encerramento do aeroporto BGY até às 13:00 UTC, os passageiros do voo FR4041 foram desembarcados em MXP e transportados de autocarro de MXP-BGY. É política da Ryanair envidar todos os esforços razoáveis para operar todos os voos a tempo e não cancelar ou atrasar, a menos que seja operacionalmente impossível evitar. O lamentável desvio forçado do voo em questão, o FR4041 OPO-BGY, foi resultado do encerramento do aeroporto BGY, que estava completamente fora do controlo da Ryanair.”

6. Na sequência desse incidente, a administração do Aeroporto de Bérghamo emitiu um aviso no seu website, informando os passageiros que todas as operações de voo estariam suspensas a partir das 10.20 da manhã devido a um problema ocorrido na pista de aterragem, e que a causa do problema estaria naquele momento a ser investigada pelas autoridades competentes;

7. Veio mais tarde a saber-se o que determinou o encerramento da pista do aeroporto de Bérghamo (BGY), facto esse amplamente divulgado na comunicação social, conforme impressão da versão online do jornal italiano Corriere della Sera: “O ACIDENTE Aeroporto de Bergamo, entra na pista e morre sugado pelo motor de um avião: voos suspensos por mais de uma hora. Aconteceu pouco depois das 10 da manhã. A pessoa teria invadido o aeroporto correndo em direção a um jato que naquele momento se preparava para decolar. Operações suspensas até às 12h. O individuo teria invadido o aeroporto correndo contra a aeronave em fase de taxiamento. Segundo fontes aeroportuárias, o homem teria iniciado a sua ação já fora do

aeroporto. Ele teria entrado em contramão nas proximidades do terminal, abandonado o carro e começado a correr para dentro. Depois de atravessar a área de chegadas, que fica no piso térreo, ele teria aberto uma porta de segurança que dá acesso direto às plataformas de estacionamento das aeronaves. Trata-se de um homem de cerca de 35 anos. O avião envolvido seria um Airbus A319 da Volotea com destino ao aeroporto das Astúrias. A aeronave, segundo a reconstrução, estava a concluir o chamado «pushback», ou seja, a manobra de afastamento da área de estacionamento. Os voos num dos aeroportos mais movimentados da Itália foram suspensos das 10h20 às 12h aproximadamente, conforme confirmado pela Sacbo — a empresa gestora das instalações — num comunicado. A empresa refere-se a «um incidente ocorrido na pista de rolagem, cujas causas estão a ser investigadas pelas autoridades policiais»;

8. Também no próprio dia do fatídico incidente, a Administração do Aeroporto de Bérghamo, utilizou a rede social Twitter para emitir um comunicado à imprensa;
9. O Relatório de Segurança Aérea elaborado pela Demandada, do qual consta, entre outras informações referentes ao voo, corrobora o motivo pelo qual a aeronave se viu impedida de aterrar na Aeroporto de Bérghamo, sendo obrigada a aterrar no aeroporto de Milão (MXP): “*Descrição do evento: Ao descer no espaço aéreo LFMM, o ATC informou-nos que o aeroporto BGY estava fechado devido a um acidente. Decidi desviar para MXP, porque não se sabia quando o aeroporto BGY seria reaberto. Após uma aterragem sem incidentes, liguei para a DUB OPS e para o piloto de serviço.*” ;
10. Assim, atentas as circunstâncias, e concluída com segurança a aterragem da aeronave no aeroporto de Milão (MXP), foram os passageiros do voo n.º FR4041 transportados de autocarro até ao Aeroporto de Bérghamo (BGY).

Não existem outros factos, provados ou não provados, com relevância para esta sentença arbitral.

IV. – Motivação:

Este Tribunal Arbitral **formou a sua convicção** do modo seguinte:

a) Quanto aos factos n.ºs 1-10 pelos Docs.1-6 juntos com a contestação.

Para o apuramento da matéria de facto que resultou provada revelaram-se determinantes os documentos juntos aos autos pela demandada porquanto a partir dos mesmos foi possível apurar que ocorreu uma circunstância extraordinária que provocou o atraso no voo contrato entre as partes.

Revelou-se determinante, também, o cumprimento, pela demandada, do “ónus da prova” previsto no **artigo 11.º**, da Lei n.º23/96, de 26/07, que determina que “1 – Cabe ao prestador do serviço a prova de todos factos relativos ao incumprimento das suas obrigações e ao desenvolvimento de diligências decorrentes da prestação dos serviços a que se refere a presente lei.”, ao demonstrar que o citado atraso se deveu a um facto totalmente alheio à sua vontade.

De igual modo cumpriu o ónus da prova consagrado no **artigo 342.º/2**, do Código Civil, que prescreve que “2. A prova dos factos impeditivos, modificativos ou extintivos do direito invocado compete àquele contra quem a invocação é feita.”.

V. – Enquadramento de Direito:

O objeto deste litígio arbitral diz respeito a um contrato de transporte aéreo comunitário celebrado entre as partes através do qual a demandante adquiriu o direito de viajar no voo Porto-Bérgamo.

Este Tribunal Arbitral foi convocado para conhecer desta causa arbitral e para decidir se o contrato foi cumprido e, em caso de resposta negativa, se o incumprimento é imputado a alguma das partes e, em caso de resposta afirmativa, se desse incumprimento resultaram danos suscetíveis de merecerem a tutela do direito.

A resposta a esta questão encontra-se no Regulamento (CE) n.º261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11-02-2014, mais concretamente nas normas dos **artigos 5.º, 7.º, 8.º, 9.º e 11.º**, e na Lei n.º23/96, de 26/07.

A demandada alega que o atraso se deveu ao facto do voo ter sido desviado do aeroporto de Bérgamo para Milão porquanto ocorreu uma invasão da pista do aeroporto de Bérgamo por

um cidadão, que acabou por falecer sugado pelo motor de um avião, que determino o seu encerramento, pela Administração do mesmo.

Por conseguinte, segundo a demandada, o desvio do voo com o nº FR4041 foi originado por uma circunstância extraordinária (encerramento da pista de aterragem na sequência de um incidente fatal), não inerentes ao desempenho normal das operações da aeronave, e totalmente fora do controlo daquela.

Tendo resultado provado que a aeronave, de matrícula EI-DLC, que iria fazer o transporte referente ao bilhete supra identificado, viu-se impedida de aterrar no aeroporto de Bérgamo (BGY) devido a um incidente, que determinou o encerramento da pista de aterragem do referido aeroporto e o inevitável desvio do voo em questão o aeroporto de Milão (MXP), este tribunal arbitral acompanha o entendimento da demandada no sentido de que o atraso não se deveu ao normal funcionamento da aeronave, mas sim a uma circunstância extraordinária, que escapou ao efetivo controlo da Demandada, conforme resulta dos Docs.1-6 juntos com a contestação.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia tem recorrentemente preconizado que sempre que os passageiros são vítimas de um atraso superior a três horas, os mesmos devem dispor de um direito a indemnização, com fundamento **artigo 7.º** do Regulamento.

No entanto, o Regulamento, nos considerandos n.ºs 14 e 15 e no **artigo 5.º/3**, prevê que as transportadoras aéreas não estão obrigadas a pagar uma indemnização se provarem que o atraso considerável se deveu a circunstâncias extraordinárias, que escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea.

Decorre do mencionado **considerando n.º14** do Regulamento que *“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.”*

Complementa e esclarece o **considerando n.º15** do Regulamento que *“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 for 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.”*

Da conjugação destes números com o disposto no **artigo 5.º/3** do Regulamento, resulta que a circunstância da pista do aeroporto de Bérgamo ter sido encerrada por razões de segurança, constitui uma circunstância extraordinária, uma vez que não podia ter sido evitada pela Demandada.

A lista de Circunstâncias Extraordinárias da Autoridade de Aviação Civil Inglesa publicada em março de 2016 define Circunstâncias Extraordinárias em relação ao atual Regulamento 261/2004 da Comissão Europeia (CE).

O encerramento do aeroporto enquadra-se, portanto, na categoria 5 das diretrizes para circunstâncias extraordinárias (Encerramento do aeroporto de partida ou do aeroporto de chegada por razões de segurança a curto prazo).

Segundo o considerando n.º14 do Regulamento, circunstâncias extraordinárias são aquelas que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

Essas circunstâncias podem sobrevir 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.

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”* (cfr. Acórdão do Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia de 26/6/2019, processo C-159/2018, *André Moens vs Ryanair Ltd.*,

disponível

in

[https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0159)

[content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0159](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0159)).

Ora, como se demonstrou, a causa que levou ao desvio forçado do voo com o n.º FR4041, foi o encerramento do aeroporto BGY (evento externo), circunstância essa que não poderia ter sido prevista ou evitada pela aqui Demandada.

Segundo o documento disponível no site da AirHelp e compilado a partir da informação disponibilizada pela Civil Aviation Authority (CAA) de UK (<https://img.airhelp.com/Documents/Extraordinary%20Circumstances.pdf?updatedAt=1737314900462>): “ (...) o cancelamento devido ao encerramento do aeroporto de partida ou do aeroporto de chegada por razões de segurança a curto prazo considera-se como uma circunstância extraordinária, fora do controlo das companhias, daí que não haja direito a compensação extra.”

Como se referiu a aeronave viu-se impedida de aterrar no aeródromo de Bérghamo (BGY) devido ao encerramento da pista de aterragem, causado por um incidente fatal, e que levou a que a Demandada tivesse de proceder ao desvio do voo para o Aeroporto de Milão (MXP), e a providenciar pelo transporte dos passageiros, de autocarro, de Milão até Bérghamo.

O evento que originou o desvio da aeronave, provocou o atraso do voo com o n.º FR4041 e constitui uma circunstância extraordinária por se tratar de um fenómeno não previsto ou previsível.

A Demandada não poderia ter evitado o desvio do voo, pois não existiam outras medidas.

Portanto, a referida colisão deve ser qualificada de «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º/3, do Regulamento n.º 261/2004.

Em suma: sem necessidade de mais considerações este tribunal responde negativamente à questão acima enunciada, ou seja, a demandada não está obrigada a indemnizar a demandante pela quantia peticionada.

V. – Decisão:

Assim, em face do exposto, **julgo totalmente improcedente, por não provada, a presente ação arbitral** e, conseqüentemente, **absolvo a demandada do pedido**, tudo nos termos e com os efeitos previstos no **artigo 15.º** do Regulamento do CICAP.

VI. – Depósito da decisão arbitral:

O valor da causa fixa-se, assim, em **€1.034,00** (mil e trinta e quatro euros), nos termos do **artigo 296.º/1**, do CPC, por remissão do **artigo 19.º** do Regulamento do CICAP para a Lei de Arbitragem Voluntária e desta para o Código de Processo Civil, com os fundamentos acima enunciados.

Notifiquem-se as partes com cópia desta decisão e deposite-se o seu original no CICAP nos termos do artigo 15.º/2 do referido regulamento.

Porto, 30-10-2025.

O Árbitro,

Alexandre Maciel,

