

Proc. n.º 2726/2025 TAC Porto

SENTENÇA

Demandantes: [REDACTED] casado, residente na [REDACTED]
[REDACTED] contribuinte fiscal n.º [REDACTED];
[REDACTED] casada, residente na [REDACTED]
[REDACTED], contribuinte fiscal n.º [REDACTED]
[REDACTED] menor, residente na [REDACTED]
[REDACTED] contribuinte fiscal n.º [REDACTED], representado pelos seus
progenitores [REDACTED] e [REDACTED]
[REDACTED], menor, residente na [REDACTED]
[REDACTED] contribuinte fiscal n.º [REDACTED], representada pelos seus
progenitores [REDACTED]
[REDACTED], divorciado, residente na [REDACTED]
[REDACTED], contribuinte fiscal n.º [REDACTED]; e
[REDACTED] solteira, maior, residente na [REDACTED]
[REDACTED], contribuinte fiscal n.º [REDACTED]

Demandada: [REDACTED] pessoa coletiva com o NIPC [REDACTED] e com
sede social da [REDACTED]

1. Relatório

1.1. Os demandantes melhor identificados acima, apresentaram no CICAP, em dezembro de 2025, reclamação, que aqui se dá por integralmente reproduzida, contra a [REDACTED], pessoa coletiva com o NIPC [REDACTED] e com sede social da [REDACTED] pedindo, em suma, a condenação da demandada no pagamento da quantia de 600 euros a cada um dos autores, acrescidos de juros à taxa legal, a título de indemnização pelo atraso superior

a 3 horas, com que chegou ao aeroporto de destino decorrente de contrato de viagem aérea entre Maceió e Lisboa.

Os demandantes intentaram a presente ação contra [REDACTED], transportadora aérea operadora do voo internacional MCZ–LIS n.º 712, contratado para o dia 03 de janeiro de 2025, com partida de Maceió, Brasil às 01h30 e chegada prevista a Lisboa às 12h15. Alegam que o voo sofreu um atraso superior a três horas, tendo os passageiros chegado ao destino apenas às 15h33, resultando um atraso total de 3 horas e 18 minutos. Sustentam que tal atraso lhes ocasionou diversos prejuízos, designadamente perda de reservas e compromissos, despesas suplementares com alimentação e transporte, bem como danos de natureza moral decorrentes da longa espera.

Afirmam que apresentaram reclamação à demandada e à ANAC, sem que tivesse sido prestada qualquer resposta. Invocam o Regulamento (CE) n.º 261/2004, o qual confere aos passageiros o direito a compensação em caso de atrasos iguais ou superiores a três horas na chegada ao destino final, salvo prova de circunstâncias extraordinárias, o que a demandada não alegou nem demonstrou. Sustentam ainda que, atendendo à distância do voo — superior a 3.500 km —, lhes é devida a compensação fixada no artigo 7.º do referido Regulamento, no montante de 600,00 euros por passageiro, invocando igualmente jurisprudência consolidada do Tribunal de Justiça da União Europeia (acórdãos Sturgeon, Nelson e acórdão de 26.02.2013 da Grande Secção).

Mais alegam que a conduta da demandada violou os deveres de informação e assistência previstos nos artigos 8.º e 9.º do Regulamento 261/2004, bem como o princípio da boa-fé. Terminaram formulando pedido de condenação da Ré ao pagamento da compensação devida, acrescida de juros de mora desde a citação, bem como das custas do processo.

*

1.2. Citada, a demandada apresentou contestação, a qual aqui se dá por integralmente reproduzida, e através da qual pugnou pela improcedência da ação. Para tanto começou por contestar os factos vertidos da petição inicial designadamente alegando que não corresponde à verdade que os autores tenham adquirido à demandada uma viagem aérea, nos termos descritos nesse mesmo artigo. Alegou que os autores sabem que a viagem foi adquirida no âmbito de um pacote turístico diretamente a uma agência de viagens no qual se incluíam voos operados

pela demandada, o que é algo distinto no que se encontra alegado.

Sobre o atraso que os autores alegam contestou que o mesmo não tem correspondência nem com o relatório de voo da do transporte nem com os documentos 7 e 8 que os autores juntaram aos autos, isto porque nos termos do relatório do voo 5K712 do dia 03/01/2025 se verifica que este tinha um horário previsto de chegada ao destino para as 14h15 tendo chegado efetivamente às 15h40 com abertura de portas do avião às 15h45.

Tal significa, portanto, que o atraso verificado foi de 01h30 e não de 03h18 como alegam os demandantes, termos em que não é conferido aos mesmos qualquer indemnização por atraso, conforme resulta da interpretação do Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de novembro de 2009, (conhecido como acordo STURGEON) que veio dar ao Art.º 7.º do Regulamento 261/2004.

*

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 3600 euros, por ser este o valor total peticionado pelos demandantes.

*

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, é este tribunal competente para julgar e decidir o litígio

*

Não existem 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 determinar se a demandada pode ser condenada no pagamento aos demandantes do montante de 600 euros a cada um por força de atraso na chegada ao destino no âmbito da realização de um transporte aéreo.

*

3. Questões a resolver

Tendo em consideração o objeto do litígio e o pedido dos demandantes, verificam-se

duas questões a resolver: a questão da aplicabilidade do regime jurídico constante Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004; a aferição da existência de incumprimento e a caracterização do mesmo pela transportadora e a verificação dos pressupostos para concessão de indemnização por motivos de atraso de transporte aéreo de passageiros.

*

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. Em data não concretamente apurada, mas seguramente antes de 26 de dezembro de 2024 os demandantes adquiriram a uma empresa terceira um pacote turístico cujo regresso incluía uma viagem aérea entre o aeroporto de Palmares (código IATA - MCZ) e o aeroporto de Lisboa (código IATA – LIS), a ser realizada por avião, no dia 3 de janeiro de 2025;
3. O transporte aéreo contratado era operado pela demandada;
4. A viagem aérea entre o aeroporto MCZ e o aeroporto LIS iria ser realizada através do voo a referência 5K712 com partida prevista da origem no dia 3 de janeiro de 2025 às 01:30 horas locais e chegada prevista ao destino às 12:15 horas locais do mesmo dia;
5. O voo operado pela demandada partiu do aeroporto de destino apenas pelas 08:26 horas (UTC) e chegou ao destino às 15:45 horas locais (UTC), com um atraso superior a 3 horas face ao originalmente programado;
6. A demandada não alegou nem demonstrou a existência de circunstâncias extraordinárias que pudessem excluir a sua responsabilidade.
7. A rota ortodrómica entre o aeroporto de partida e o aeroporto de destino é superior a 3500 Km;
8. Apesar de lhe haver sido exigida, a demandada não pagou aos demandantes o

montante indemnizatório previsto no Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004.

4.1.2. Factos não provados

Para além dos factos prejudicados pela factualidade dada como provada, foram considerados como não provados os seguintes factos:

1. Que o horário previsto de chegada ao destino para o voo em questão fosse as 14:15 horas do dia 3 de janeiro de 2025.

*

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 da petição inicial e da contestação, as declarações de parte do representante do demandante (também ele demandante) e da testemunha ouvida, 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.

Já no que respeita à factualidade dada como não provada esta resulta da ausência de prova credível quanto à mesma, a qual deveria ter sido produzida pela parte onerada a tal. Assim, importa aqui realçar que a mera junção do relatório de voo, elaborado após a realização do mesmo, não constituiu prova suficiente para “*per si*” demonstrar que a partida do voo em litígio se encontrava agendada em hora que não correspondesse ao bilhete eletrónico que foi concedido aos demandantes com uma antecedência considerável. Ademais se constata que o próprio contrato de “*chárter*” junto pela demandada consigna ainda outro horário de voo que não os horários constantes seja no bilhete eletrónico seja no já referido relatório de voo.

*

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." (...)

Sucedem ainda que, nos termos dos n.ºs 3, 4 e 5 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), sendo, contudo, aplicáveis aos passageiros com bilhetes emitidos no

âmbito de um programa comercial da transportadora ou de um operador turístico, como é o caso.

Dos factos vindos a dar como provados afigura-se-nos assim claramente que os demandantes, passageiros, tinham adquirido um voo, inserido em pacote turístico, a ser realizado pela transportadora demandada estando-se assim perante, um contrato, oneroso, de transporte aéreo de passageiros, através do qual a transportadora se vinculou a transportar os passageiros, através de uma aeronave motorizada de asa fixa, entre o aeroporto de Palmares e o aeroporto de Lisboa, no dia 3 de janeiro de 2025, mais sucedendo que durante a execução desse contrato ocorreu um atraso à chegada superior a três 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.”

No que respeita aos atrasos, postula o art.º 6.º do mesmo Regulamento comunitário:

"Artigo 6.º

Atrasos

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."

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 6.º Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, verifica-se que, numa primeira interpretação literal, os atrasos apenas conferem ao direito à assistência constante no art.º 8.º n.º 1 e alínea a) e art.º 9.º, ficando excluído o direito à indemnização previsto no art.º 7.º.

Assim, o regime estipulado no regulamento comunitário, parecendo estar desarticulado com o estipulado nos art.º 19.º e 22.º da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, ou Convenção de Montreal, os quais estabelecem um direito à indemnização, mesmo em caso de atraso, tem vindo a ser devidamente compatibilizado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, tendo em vista a obtenção de uma harmonização entre ambos os instrumentos legais e bem assim uma maior justiça no tratamento dos passageiros.

Certo ainda é que nem a Convenção de Montreal, nem o Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, definem qual o conceito de atraso.

Ademais, como já se referiu, também não se encontra expreso no Regulamento

(CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, que os passageiros de voos atrasados tenham o direito à indemnização, prevista nos termos do art.º 7.º do mesmo diploma legal.

Não obstante, o Tribunal de Justiça da União Europeia, cuja jurisprudência tem vindo a ser entendida como vinculativa em relação à interpretação do direito comunitário (atendendo à obrigação de reenvio prejudicial nos termos do art.º 234.º do Tratado de Roma, na redação que lhe foi dada pelo Tratado de Nice), tem vindo a reiterar, na sua jurisprudência, que os passageiros vítimas de um atraso considerável, igual ou superior a três horas, à chegada aos destino, gozam do direito de indemnização, à luz do art.º 7.º Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, nos mesmos termos dos passageiros cujo voo foi cancelado, desde que a transportadora não proceda ao seu reencaminhamento, nos termos do art.º 5.º, n.º 1. al.ª c), paragrafo iii), daquele diploma.

Da já prolífera jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia quanto ao direito de indemnização por efeitos de atraso no transporte aéreo, destacam-se, por todos, o acórdão de 19 de novembro de 2009, Quarta Secção, proferido nos processos apensos C-402/07 e C432/07 (disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CA0402&rid=1>), o qual dispõe que: “1) *Os artigos 2.º, alínea l), 5.º e 6.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, devem ser interpretados no sentido de que não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, e mesmo que esta seja considerável, foi cancelado, quando se realiza em conformidade com a programação inicialmente prevista pela transportadora aérea. 2) Os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora*

de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea” (...); e bem assim o seu acórdão de 26 de fevereiro de 2013, proferido no processo C-11/11 (Grande Secção, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62011CJ0011&rid=1>) onde é considerado que: “32 (...) há que recordar que o Tribunal de Justiça já decidiu que, quando os passageiros são vítimas de um atraso considerável, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, os passageiros dos voos assim atrasados dispõem, 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 5.º, n.º 1, alínea c), iii), do Regulamento n.º 261/2004, de um direito a indemnização com fundamento no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, dado que sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um prejuízo análogo (v. acórdãos Sturgeon e o., já referido, n.ºs 60 e 61, e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o., C-581/10 e C-629/10, n.ºs 34 e 40).

33 Dado que esse prejuízo se materializa, no que diz respeito aos atrasos de voos, à chegada ao destino final, o Tribunal de Justiça 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 prevista a esse destino (v. acórdãos, já referidos, Sturgeon e o., n.º 61, e Nelson e o., n.º 40).”.

Ora, este reiterado posicionamento do Tribunal da Justiça da União Europeia, com o qual se concorda e plenamente se adere, radica precisamente no entendimento de que a perda de tempo resultante de um atraso considerável, acarreta inconveniência semelhante às situações de cancelamento de voo ou recusa de embarque, tais como a perda de tempo, o incómodo, a falta de conforto e a frustração de demais expectativas individuais, pelo que a concessão de direitos tão diferenciados entre os passageiros alvo dessas diferentes vicissitudes, implicaria um tratamento menos favorável às vítimas de atrasos, que poderia conduzir à violação do princípio da igualdade entre os cidadãos.

Assim, atendendo à factualidade dada como provada, tendo em conta o atraso considerável de mais de três horas, verificado à chegada ao destino, e ponderando a distância superior a 3500 km entre os aeroportos de partida e de chegada, haverá pois lugar à indemnização prevista no art.º 7.º n.º 1, al.ª c) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho,

no montante de 600€, posto que também a demandada não logrou provar que o atraso verificado se deveu a quaisquer circunstâncias extraordinárias e cujo resultado se produziu mesmo após ter tomado todas as medidas razoáveis.

Quanto ao momento do pagamento da indemnização o art.º 22.º n.º 1 do contrato de seguro estipula que esta será liquidada logo após a conclusão do processo judicial e mediante a apresentação dos documentos comprovativos das despesas efetuadas sucedendo que nos termos do n.º 4 do mesmo artigo é consignado que após decorridos 30 dias sobre a verificação dos factos a que o n.º 1 alude sem que a seguradora tenha cumprido com a prestação por motivo que lhe seja imputável, esta incorrerá em mora.

No que ao momento da constituição de mora concerne dispõe o art.º 805.º do Código Civil:

"Artigo 805.º

(Momento da constituição em mora)

1. O devedor só fica constituído em mora depois de ter sido judicial ou extrajudicialmente interpelado para cumprir.

2. Há, porém, mora do devedor, independentemente de interpelação:

a) Se a obrigação tiver prazo certo;

b) Se a obrigação provier de facto ilícito;

c) Se o próprio devedor impedir a interpelação, considerando-se interpelado, neste caso, na data em que normalmente o teria sido.

3 - Se o crédito for ilíquido, não há mora enquanto se não tornar líquido, salvo se a falta de liquidez for imputável ao devedor; tratando-se, porém, de responsabilidade por facto ilícito ou pelo risco, o devedor constitui-se em mora desde a citação, a menos que já haja então mora, nos termos da primeira parte deste número."

Considerando que a prestação da demandada se traduz numa obrigação pecuniária (cfr art.º 550.º e seguintes do Código Civil) é de se aplicar o regime do art.º 806.º do Código Civil o qual determina:

(Obrigações pecuniárias)

1. Na obrigação pecuniária a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição em mora.

2. Os juros devidos são os juros legais, salvo se antes da mora for devido um juro mais elevado ou as partes houverem estipulado um juro moratório diferente do legal.

3 - Pode, no entanto, o credor provar que a mora lhe causou dano superior aos juros referidos no número anterior e exigir a indemnização suplementar correspondente, quando se trate de responsabilidade por facto ilícito ou pelo risco."

Assim, e considerando o supra exposto e tendo em consideração o pedido é pois a demandada responsável pelo pagamento dos juros legais a partir da data da citação pelo que deve ser condenada nesse sentido.

*

5. Dispositivo

Nestes termos, julgo a ação como totalmente procedente e condeno a demandada no pagamento a cada um dos demandantes do montante de 600 €.

Mais se condenada a demandada ao pagamento a cada um dos demandantes de juros de mora, calculados à taxa legal, desde a citação até efetivo e integral pagamento da indemnização peticionada.

Taxa de arbitragem pela demandada.

Notifique-se

Porto, 23 de março de 2026

O Juiz-Árbitro,

(Armando Jorge Ferreira de Sousa)

Sumário:

I — O Regulamento (CE) n.º 261/2004 é aplicável ao transporte aéreo internacional quando o voo parte de aeroporto situado em país terceiro e tem como destino território de Estado-Membro, desde que o voo seja operado por transportadora comunitária.

II — Verificando-se, à chegada ao destino final, um atraso superior a três horas, assiste aos passageiros o direito à compensação pecuniária prevista no artigo 7.º do referido Regulamento, equiparando-se tal situação, para este efeito, ao cancelamento do voo, conforme jurisprudência reiterada do Tribunal de Justiça da União Europeia.

III — Compete à transportadora aérea ilidir a presunção de responsabilidade, mediante prova de que o atraso se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo com a adoção de todas as medidas razoáveis — ónus que não se mostra satisfeito quando a Ré se limita a impugnações genéricas ou à apresentação de documentos incongruentes face à prova produzida.

IV — Demonstrado o atraso considerável, superior a três horas, e sendo a distância entre os aeroportos superior a 3.500 km, é devida aos passageiros a compensação unitária de **600,00 euros** prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

V — A indemnização é exigível desde a constituição em mora, sendo devidos juros à taxa legal desde a data da citação, nos termos dos artigos 805.º e 806.º do Código Civil, até efetivo e integral pagamento.