

SENTENÇA

Processo n.º 961/2026

SUMÁRIO:

I – Por força do art. 4.º, n.º 1, da Lei de Defesa do Consumidor, o consumidor tem direito à qualidade dos bens e serviços.

II – O Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, 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.

III – Nos termos do art.º 4 do Regulamento citado pelo n.º 3, é mencionado que 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.

1. Identificação das partes

Reclamantes: J [REDACTED]

Reclamada: R [REDACTED]

2. Preâmbulo/ Da Arbitragem

O Centro é uma associação privada sem fins lucrativos autorizada pelo Membro do Governo responsável pela área da Justiça para poder desenvolver a sua atividade e encontra-se inscrito junto da Direção-Geral do Consumidor como entidade de resolução alternativa de litígios, nos termos dos artigos 5.º e 16.º da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, que transpõe a Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a RAL, que estabelece o enquadramento jurídico dos mecanismos de resolução extrajudicial de litígios de consumo.

Nos termos do novo Regulamento Harmonizado do CICAP foi indicada a juiz árbitro aqui signatária, para a constituição do tribunal arbitral, e marcada tentativa de conciliação e julgamento arbitral para o dia 18 de maio de 2026, nas instalações no Porto, que se fixa como lugar da arbitragem.

Contudo e devido a remessa aos autos de mais elementos o processo ficou apenas concluso a 19.05.2026.

3. Do objeto do litígio

O objeto do litígio é definido de acordo com a descrição dos factos que o tribunal arbitral recebe, conforme for entregue pelos reclamantes, aquando da apresentação do caso, e pode ser consultado na íntegra nos autos.

Com relevância para a nossa decisão sublinha-se que os reclamante aludiram que:

No dia 21 de setembro de 2024 tinham uma reserva no voo FR[REDACTED] da reclamada, com partida do Porto para Faro às 13h40 com a referência QZ[REDACTED].

O cancelamento do voo foi comunicado pela transportadora aérea às 10h13 do próprio dia, ou seja a 3h antes da partida prevista.

A Reclamada alegou como motivo do cancelamento a existência de condições meteorológicas adversas. Contudo alegam os reclamante que da análise dos registos operacionais dos aeroportos e de informação pública do tráfego o mesmo estava em plena operação tendo ocorrido partidas e aterragens nos dois aeroportos antes e depois da hora prevista do voo.

Entendem os reclamantes que a Reclamada apenas se limitou a invocar genericamente as condições sem qualquer prova concreta apresentada, das restrições ou limitações que demonstrem impossibilidade de realização do voo.

Assim alegam ainda que tentaram apresentar reclamação diretamente para obter a compensação legal, mas tal foi impossível, uma vez que a reserva deixou de ser reconhecida pelo sistema da companhia após o reembolso do bilhete, impossibilitando a submissão do pedido pelos canais da reclamada.

Assim e tendo em conta o cancelamento vem peticionar uma compensação de €250 por passageiro, no valor total de €500.

A Reclamada apresentou devida contestação alegando que:

« DA DEFESA POR EXCEÇÃO DA INEXISTÊNCIA DE CONTATO PRÉVIO VÁLIDO JUNTO DA RECLAMADA 2.º Antes de mais, cumpre notar que, os Reclamantes reconhecem, na própria reclamação, que a reserva deixou de ser reconhecida pelo sistema da companhia aérea após o reembolso do bilhete, impossibilitando, segundo alegam, a submissão do pedido através dos canais disponibilizados pela transportadora. 3.º A Cláusula 15.2.2 dos Termos e Condições Ryanair determina que os passageiros que pretendam apresentar uma reclamação ao abrigo do Regulamento 261/2004 devem, como imprescindível primeiro passo, contactar diretamente a Reclamada, sendo disponibilizado pela Reclamada, para este efeito, um canal dedicado, dispondo que "os passageiros têm de apresentar reclamações diretamente connosco e permitir-nos um período de 14 dias ou período previsto pela lei aplicável (consoante aquele que for menor) para responder diretamente antes de envolver terceiros para reclamação em seu nome". 4.º Esta solução é consentânea com a desejável resolução extrajudicial de litígios de consumo e com a necessidade de interpelação do devedor que decorre das obrigações de indemnização, ao abrigo do artigo 777.º, n.º 1 do Código Civil, nos termos do qual o devedor apenas se encontra obrigado a cumprir depois de interpelado ao cumprimento pelo credor. 5.º A Comunicação Informativa aos Passageiros Aéreos da Comissão Europeia, de 09.03.2017, determina que "os passageiros devem sempre procurar contactar a transportadora aérea operadora antes de considerar outros meios para fazer valer os seus direitos". 6.º Ora, os Reclamantes afirmam que tentaram apresentar reclamação diretamente junto da transportadora aérea, mas que o sistema da companhia deixou de reconhecer a reserva após o reembolso, razão pela qual recorreram ao presente tribunal arbitral. 7.º Sucede, porém, que a Reclamada não recebeu qualquer comunicação válida por parte dos Reclamantes, em cumprimento do procedimento

acordado, que lhe permitisse, por um lado, apurar a legitimidade e o fundamento do direito de crédito invocado e, por outro lado, verificar se a situação justificava o pagamento de qualquer compensação. 8.º Em todo o caso, e sem conceder, a Reclamada impugna o alegado pelos Reclamantes, apresentando a sua defesa de fundo. II. DA DEFESA POR IMPUGNAÇÃO A. DOS FACTOS 9.º No dia 21 de setembro de 2024, os Reclamantes tinham reserva confirmada no voo FR5486 da companhia aérea Reclamada, com partida prevista do Aeroporto do Porto (OPO) para o Aeroporto de Faro (FAO) às 13:40, sob a referência de reserva QZ[REDACTED] 10.º O cancelamento do voo foi comunicado pela transportadora aérea às 10:13 do próprio dia, conforme cópia da comunicação da Reclamada junta pelos Reclamantes com a sua reclamação. 11.º Os Reclamantes alegam que tanto o Aeroporto do Porto como o Aeroporto de Faro se encontravam em plena operação, tendo ocorrido diversas partidas e aterragens antes e depois da hora prevista do voo FR[REDACTED], e que outros voos, incluindo voos da própria 4 Ryanair, operaram normalmente nesse período temporal. 12.º Tais alegações não correspondem à verdade e são impugnadas pela Reclamada, nos termos que se passam a expor. III. SUBSIDIARIAMENTE, DA INEXISTÊNCIA DO DIREITO A COMPENSAÇÃO B. DAS CIRCUNSTÂNCIAS EXTRAORDINÁRIAS QUE DETERMINARAM O CANCELAMENTO DO VOO FR[REDACTED] 13.º Nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, os passageiros têm direito a compensação em caso de cancelamento de voo, exceto quando o transportador aéreo prove que o cancelamento se deveu a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. 14.º É precisamente o que se passa no caso em apreço, como se demonstrará. 15.º Conforme decorre do relatório técnico cuja cópia se junta como Doc. 1, no dia 21 de setembro de 2024, a aeronave da Ryanair com matrícula EI-IKD, um Boeing 737-8200, com base em Faro (FAO), estava escalada para operar 4 voos: os voos FR[REDACTED] FAOOPO e de regresso, seguidos dos voos FR[REDACTED] FAO-OPO e de regresso, seguidos dos voos FR2[REDACTED] AO-LBA e de regresso. 5 16.º Os voos escalados para a aeronave EI-IKD foram atrasados por slots ATC impostos pela Eurocontrol. Esses slots ATC flutuaram consideravelmente e, uma vez emitidos pela Eurocontrol, têm de ser

obrigatoriamente cumpridos. Todo o tráfego aéreo na Europa é coordenado centralmente pela Eurocontrol, e a Reclamada, como todas as demais companhias aéreas que operam na zona Eurocontrol, está obrigada a cumprir os slots por ela emitidos, sendo todas as torres de controlo aéreo europeias informadas do slot atribuído e não permitindo que qualquer aeronave parta antes do respetivo slot (cfr. Doc.1). Das condições meteorológicas adversas no Aeroporto do Porto em 21 de setembro de 2024 17.º No dia 21 de setembro de 2024, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto (LPPR/OPO), esteve sujeito a condições meteorológicas extremamente adversas, em particular condições de baixa visibilidade e nevoeiro denso, desde as primeiras horas da manhã. 18.º Com efeito, os registos METAR oficiais do Aeroporto do Porto para o dia 21 de setembro de 2024, e que ora se juntam como Doc.2, documentam, de forma inequívoca, a existência de nevoeiro denso (FG) e visibilidade extremamente reduzida nas primeiras horas do dia: às 04:30 UTC, a visibilidade era de 500 metros na pista (R17[REDACTED]); às 07:00 UTC, a visibilidade era de apenas 150 metros (R17[REDACTED]); às 07:30 UTC, a visibilidade era ainda de apenas 150 metros (R17[REDACTED]); às 08:00 UTC, a visibilidade era de apenas 150 metros (R17[REDACTED]); às 09:00 UTC, verificou-se nevoeiro denso com visibilidade de apenas 250 metros (R17[REDACTED]). As condições de nebulosidade e visibilidade reduzida apenas começaram a dissipar-se a partir das 11:30 UTC, com melhoria gradual durante a tarde.

Os registos meteorológicos da estação Francisco de Sá Carneiro Airport para o dia 21 de setembro de 2024, cuja cópia se junta como Doc.3, confirmam, de igual forma, a existência de condições de nevoeiro e névoa ao longo de toda a manhã, com humidade relativa de 100% em períodos prolongados desde a meia-noite até às 10:00 AM, registando-se condições de "Fog" (nevoeiro) entre as 04:30 AM e as 10:00 AM. 20.º Os documentos da Eurocontrol, cuja cópia ora se junta como Doc.4, confirmam que, no dia 21 de setembro de 2024, existiu uma regulação com a referência "LPP[REDACTED]" para o Aeroporto do Porto, com motivo "Weather" e observação "LVP" (Low Visibility Procedures – Procedimentos de Baixa Visibilidade), aplicável tanto às chegadas como às partidas do Aeroporto do Porto (LPPR ARRIVALS + DEPARTURES). 21.º A regulação "LPP[REDACTED]", subsequente à anterior, vigorou entre as 06:00 UTC e as 16:00 UTC do dia

21 de setembro de 2024, com fundamento meteorológico ("Reason: Weather"), com a observação "LVP [REDACTED]", afetando as chegadas ao Aeroporto do Porto (cfr.Doc.4). 22.º A Avaliação Meteorológica Diária da Rede Eurocontrol de 21 de setembro de 2024, elaborada pela própria Eurocontrol, confirma igualmente, de forma expressa, para o Aeroporto do Porto (LPPR): "LPPR [REDACTED]" – ou seja, visibilidade de apenas 1200 metros, chuva fraca, névoa patchy e nuvens baixas (BKN [REDACTED], isto é, nuvens quebradas a 200 pés de altitude) entre as 00:00 e as 11:00 UTC (cfr. Doc.4). 7 23.º O relatório de baixa visibilidade no Porto em 21 de setembro de 2024, elaborado através da plataforma meteorológica Ventusky, que ora se junta como Doc.5, identifica de forma expressa condições de nevoeiro ("Fog") sobre o Aeroporto do Porto nesse mesmo dia. Do impacto das condições meteorológicas nos slots ATC e na cadeia de voos da aeronave EI-IKD 24.º Devido à baixa visibilidade no Aeroporto do Porto (OPO), o slot ATC final atribuído ao voo FR [REDACTED] foi das 10:06 UTC. O voo FR [REDACTED] FAO-OPO partiu de Faro às 09:55 UTC, chegando ao Porto pelas 11:03 UTC. A tripulação realizou o turnaround no Porto e o FR [REDACTED] OPO-FAO partiu do Porto às 11:36 UTC, chegando a Faro pelas 12:43 UTC Cfr. Doc.1). 25.º O que significa que, em vez de o voo FR5451 ter chegado ao Porto às 07:50 UTC (hora prevista), chegou às 11:03 UTC – com um atraso de mais de 3 horas –, como decorrência direta dos severos slots ATC impostos pela Eurocontrol em razão das condições de baixa visibilidade no Aeroporto do Porto. 26.º A este propósito, o relatório de movimentos diários (Daily Movement Sheet) da Ryanair para o dia 21 de setembro de 2024, e que ora se junta como Doc.6, confirma que o voo FR [REDACTED] FAO-OPO, que tinha partida programada (STD) às 06:40 UTC, partiu efetivamente às 09:55 UTC e chegou ao Porto às 11:03 UTC (STA prevista: 07:50 UTC), registando um atraso de 3 horas e 15 minutos (DELAY1: 81 003:15). O voo seguinte, 8 FR [REDACTED] OPO-FAO, com STD às 08:15 UTC, partiu efetivamente às 11:36 UTC e chegou a Faro às 12:43 UTC, com um atraso de 3 horas e 13 minutos. 27.º Nessa mesma folha de movimentos, constata-se que tanto o voo FR [REDACTED] FAO-OPO (com STD às 11:05 UTC) como o voo FR5486 OPO-FAO (com STD às 12:40 UTC) foram cancelados ("CNL"), não tendo sido operados. 28.º Devido às severas restrições de slots ATC impostas aos voos com chegada ao Porto, a tripulação ficou impossibilitada de operar

os voos FR[REDACTED] FAO-OPO e FR[REDACTED] OPO-FAO dentro dos limites legais de tempo de serviço de voo. A Ryanair foi forçada a cancelar o voo FR[REDACTED] FAO-OPO e o voo em questão, FR[REDACTED] OPO-FAO, como resultado das restrições de slots ATC no Porto. 29.º O lamentável atraso forçado do voo FR[REDACTED] OPO-FAO ficou a dever-se a restrições de slots ATC imprevisíveis, que estavam fora do controlo da companhia aérea. Da flutuação dos slots ATC e da sua imprevisibilidade 30.º A volatilidade e imprevisibilidade dos slots ATC é demonstrada pela extensa sequência de mensagens emitidas pela Eurocontrol relativamente ao voo FR[REDACTED] FAO-OPO, conforme resulta do histórico de slots ATC junto. 31.º O histórico de slots ATC relativo ao voo FR[REDACTED] FAO-OPO da aeronave EI-IKD (cfr. Doc.1), no dia 21 de setembro de 2024, documenta a emissão de uma SAM (Slot Allocation 9 Message) inicial com CTOT das 10:45 UTC, seguida de sucessivas SRM (Slot Revision Message) que alteraram repetidamente o CTOT, todas elas subjacentes à regulação "LPP[REDACTED]", o que demonstra de forma cabal a flutuação e imprevisibilidade das condições operacionais naquele dia no Aeroporto do Porto. 32.º Uma faixa horária (ATC slot) é atribuída pelo gestor de tráfego aéreo e determina o momento específico em que uma aeronave pode iniciar determinadas fases da sua operação, como a partida, de acordo com as restrições impostas pelos órgãos de controlo de tráfego aéreo e pela gestão centralizada do fluxo de tráfego aéreo (ATFM), visando garantir a segurança, eficiência e previsibilidade do tráfego aéreo, especialmente em situações de congestionamento ou capacidade limitada. 33.º Uma ATC slot consiste numa janela de 15 minutos durante a qual o voo fica autorizado a partir do seu aeroporto de origem, sendo a janela de partida permitida compreendida entre os 5 minutos anteriores e os 10 minutos posteriores ao horário comunicado. 34.º A janela de slot é emitida com base na capacidade e nas condições existentes, podendo ser afetada por fatores como as condições meteorológicas, greves, elevada procura ou insuficiência de efetivos de controlo de tráfego aéreo. As alterações das condições podem conduzir à revisão dos slots já atribuídos por parte das autoridades de controlo de tráfego aéreo, de forma repetida, sem que a transportadora aérea tenha qualquer influência sobre este processo. 35.º Independentemente do horário do slot final atribuído, a torre de controlo de tráfego aéreo competente não concederá autorização de partida antes do início da janela 10 permitida, estando a Reclamada, tal como todas as

demais companhias aéreas que operam na zona de controlo da Eurocontrol, obrigada a cumprir os slots. 36.º Importa notar que todo o tráfego aéreo na Europa é coordenado centralmente pela Eurocontrol, sendo Portugal e a própria União Europeia aderentes à Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL». Das circunstâncias extraordinárias ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004 37.º Dispõe o n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento que: "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".

A restrição/alteração de slots ATC, isto é, os constrangimentos dos controlos de tráfego aéreo que não são provocados por circunstâncias imputáveis à transportadora aérea – como acontece no presente caso, em que as restrições tiveram subjacente a baixa visibilidade e a capacidade limitada do controlo de tráfego aéreo –, correspondem a 11 eventos externos, não inerentes ao funcionamento normal da atividade da transportadora e totalmente fora do controlo desta, consubstanciando verdadeiras circunstâncias extraordinárias.

A atribuição e restrição/alteração de slots é precisamente o cerne da referida gestão de tráfego aéreo, que tem por função garantir a segurança e eficiência do tráfego aéreo, sendo tais restrições impostas pelas autoridades de controlo de tráfego aéreo com base na gestão da capacidade, em requisitos de segurança e nas condições operacionais.

Do nexo de causalidade entre a circunstância extraordinária e o cancelamento do voo FR5486 44.º A Reclamada opera as suas aeronaves em regime de rotação, com intervalos operacionais entre voos padronizados, isto é, uma mesma aeronave opera voos sucessivos, como no caso em apreço, em que a aeronave EI-IKD estava escalada para operar as rotações FAO-OPO-FAO e posteriormente FAO-OPO-FAO novamente, seguidas de FAO-LBA-FAO. 45.º Conforme resulta do n.º 52 do Acórdão do TJUE no processo C-74/19, LE vs. Transportes Aéreos Portugueses, S.A.: "a ponderação dos interesses dos passageiros aéreos e das transportadoras aéreas que presidiu à adoção do Regulamento n.º 261/2004 pressupõe que se tenham em conta as modalidades de operação

das aeronaves pelas transportadoras aéreas e, em especial, o facto (...) de que, pelo menos para determinadas categorias de voos, uma mesma aeronave possa realizar vários voos sucessivos, ao longo do mesmo dia, o que implica que qualquer circunstância extraordinária que afete uma aeronave num voo anterior se repercute no voo ou nos voos subsequentes desta".

No caso dos presentes autos, o nexo de causalidade entre a circunstância extraordinária (condições de baixa visibilidade no Porto, com imposição de slots LVP pela Eurocontrol desde as 06:00 UTC até às 16:00 UTC) e o cancelamento do voo FR [REDACTED] é evidente:

- As condições de baixa visibilidade no Porto determinaram a imposição de regulações ATC pela Eurocontrol com fundamento meteorológico;*
- Tais regulações impuseram slots sucessivos e flutuantes ao voo FR [REDACTED] FAO-OPO da mesma aeronave (EI-IKD);*
- O atraso acumulado no voo FR [REDACTED] e no subsequente FR [REDACTED] esgotou os limites legais de tempo de serviço de voo da tripulação;*
- A impossibilidade legal de a tripulação operar os voos FR5 [REDACTED] e FR [REDACTED] determinou o respetivo cancelamento.*

49.º A Ryanair foi forçada a cancelar o voo FR5 [REDACTED] FAO-OPO e o voo em questão FR [REDACTED] OPO-FAO como resultado das restrições de slots ATC no Porto, tendo a tripulação ficado 14 impossibilitada de operar esses voos dentro dos limites legais de tempo de serviço de voo. Da resposta à alegação dos reclamantes sobre outros voos que operaram nesse dia 50.º Os Reclamantes alegam que tanto o Aeroporto do Porto como o Aeroporto de Faro se encontravam em plena operação, com outras partidas e chegadas antes e depois da hora prevista do voo FR [REDACTED] e que outros voos da própria Reclamada operaram normalmente nesse período. 51.º A este propósito, cumpre esclarecer o seguinte: 52.º Em primeiro lugar, a operação de outros voos não é incompatível com a existência de circunstâncias extraordinárias. A questão não é se o aeroporto estava totalmente fechado, mas sim se existiam restrições ATC que impossibilitaram a operação do voo FR [REDACTED] dentro dos parâmetros legais aplicáveis à tripulação escalada. 53.º Em segundo lugar, como resulta documentado, as condições de baixa visibilidade no Porto impuseram procedimentos LVP (Low Visibility Procedures) que reduzem drasticamente a capacidade de movimentos dos aeroportos por unidade de tempo, sem necessariamente os encerrar por completo. 54.º Em terceiro lugar, é precisamente a flutuação e imprevisibilidade das condições

meteorológicas e dos slots que as motivam que pode justificar que alguns voos, com 15 slots atribuídos em horários mais favoráveis, tenham operado normalmente, enquanto outros foram afetados pelos constrangimentos. 55.º Em quarto lugar, como resulta da folha de movimentos diários (Doc.6), o voo F [REDACTED] OPO-FAO – ou seja, um voo da própria Reclamada operado pela mesma aeronave EIKD, com partida do Porto para Faro – registou um atraso de 3 horas e 13 minutos nesse mesmo dia, precisamente por força dos mesmos constrangimentos ATC. Tal demonstra que as condições adversas afetaram precisamente a aeronave que deveria operar o voo FR [REDACTED]

A questão das medidas razoáveis encontra resposta direta nos factos já demonstrados nos presentes autos. A Reclamada não dispunha de qualquer margem de atuação: os slots ATC emitidos pela Eurocontrol são de cumprimento obrigatório por imperativo legal, não sendo concedida autorização de partida antes do início da janela permitida, independentemente da vontade da transportadora. 64.º Acresce que, como resulta do relatório técnico junto como Doc. 1, a tripulação escalada ficou legalmente impossibilitada de operar os voos FR [REDACTED] e FR [REDACTED] dentro dos limites legais de tempo de serviço de voo, em consequência direta do atraso acumulado provocado pelas restrições ATC. Não se trata, pois, de uma opção da Reclamada, mas de uma proibição legal. 65.º Não existia, assim, qualquer medida razoável ao alcance da Reclamada que pudesse ter evitado o cancelamento do voo FR [REDACTED] OPO-FAO, encontrando-se preenchido o segundo pressuposto do artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento. 66.º Estão, assim, reunidos todos os pressupostos do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, pelo que não assiste aos reclamantes qualquer direito a ser indemnizados. 18 Nestes termos, e nos demais de direito que V. Exa. doutamente suprirá, deve a presente reclamação ser julgada totalmente improcedente, por não provada, e, em consequência, ser a Reclamada absolvida de todos os pedidos formulados.»

4. Do valor da causa

Nos termos do art. 7.º do Regulamento Harmonizado, o valor da causa corresponde ao valor atribuído ao pedido formulado pelos reclamantes, não podendo o valor ser superior a €30000 em sede de conflitos de consumo.

Face ao pedido apresentado, fixa-se o valor da presente causa na quantia de €500 (quinhentos euros).

5. Da tentativa de conciliação e do julgamento arbitral

Na data e hora designada para a audiência, verificou-se estar presente um dos reclamantes, em respetiva representação do outro, e a reclamada, representada por mandatário.

Nos termos do Regulamento deu-se lugar ao andamento da audiência, lograda a hipótese de acordo entre as partes, e foram ouvidos os presentes.

Após tal foi encerrada a audiência de discussão e julgamento, tendo sido informados que posteriormente seriam notificados da Sentença.

6. Do Saneador

Este tribunal arbitral é competente considerando a vontade manifestada pelos Reclamantes consumidores, a natureza do litígio e a sujeição deste ao regime da arbitragem necessária (art. 15º da citada lei, alterada pelo art. 2º, da Lei n.º 6/2011, de 10.03).

O processo é assim o próprio e as partes legítimas e capazes.

Não há assim exceções ou outras questões prévias de que cumpra preliminarmente conhecer.

Passa-se assim à apreciação e decisão do mérito da causa.

7. Da Fundamentação:

7.1. Dos fundamentos de facto tidos como provados com relevância para a decisão:

a. Os reclamantes adquiriram uma viagem à Reclamada para o voo FR5486,

b. Com a Ref.^a Q [REDACTED] para o dia 21.09.2024 entre Porto – Faro.

- c. No próprio dia a viagem foi cancelada por condições adversas
- d. Conforme informação prestada aos consumidores:



- e.
- f. Dando-se a possibilidade de ser requerido o redirecionamento ou o reembolso;
- g. Optando pelo reembolso a referência deixou de funcionar para outras reclamações ou pedidos
- h. Nunca foi preenchido o Livro de Reclamações, feito email ou carta registada à sede da entidade a reclamar qualquer compensação.
- i. O motivo do cancelamento ficou provado em tribunal dever-se a causas extraordinárias
- j. Alusivas a condições meteorológicas, a organização dos SLOTS pelo aeroporto, e a impedimentos por tal da tripulação.
- k. Toda a situação não podia ser prevista pela entidade reclamada
- l. Que não tinha como a evitar,
- m. Existindo nos autos documentos técnicos e internos que comprovam os impedimentos e constrangimentos causados nos voos
- n. Que não podem ser imputáveis exclusivamente à Reclamada.

7.2. Dos factos não provados com relevância para a decisão:

- a. Que a Reclamada tenha violado qualquer normativo legal relativo à defesa do consumidor,
- b. Que o motivo do cancelamento do voo tenha sido causado ou provocado pela Reclamada
- c. Que a mesma não tenha dado informação do cancelamento
- d. Nem o devido encaminhamento para verem remarcado o voo ou haver reembolso,
- e. Que tenha sido feita queixa formal no Livro de Reclamações da companhia aérea.
- f. Desconhece o tribunal se houve alguma comunicação formal escrita por parte dos reclamantes com a reclamada
- g. Por outra via que não o formulário da mesma.

7.3. Da motivação

Os factos provados e não provados são motivados pela convicção que este tribunal alicerça nas provas ou ausência delas, apresentadas pelas partes no processo.

Concretamente tiveram por base os depoimentos/alegações, e a documentação entregue, conjugadas com os conhecimentos da situação objeto do litígio, de modo a convencer o Tribunal da causa.

A análise da prova produzida junto do Tribunal foi realizada pelo mesmo à luz das regras da repartição do ónus da prova, recorrendo a juízos de normalidade e de experiência. Nos termos das regras gerais do ónus da prova, determina o artigo 342.º, n.º 1 do CC, como princípio geral relativo à produção de prova, que “[à]quele que invocar um direito cabe fazer a prova dos factos constitutivos do direito alegado”.

Denote-se que os reclamantes não fizeram prova documental de nenhum dos factos que alegam, não havendo prova física que o motivo do cancelamento seja exclusivamente imputável à reclamada, para que possa haver lugar a pagamento de compensação nos termos legais.

Já a reclamada junta com a contestação documentação relevante para justificar o cancelamento por causa externa a si, seja pela meteorologia, seja pela gestão do aeroporto.

Pelo exposto, assim fundou o Tribunal a sua convicção quanto à matéria considerada como provada e não provada.

8. Do Direito

Atendendo à situação reportada verifica-se existir um contrato de compra e venda de viagem de transporte aéreo, entre os reclamantes e a reclamada, para um voo melhor identificado nos autos, entre Porto e Faro no dia 21.09.2024 que foi cancelado.

De acordo com esse contrato celebrado, a entidade prestadora do serviço de transporte aéreo seria a reclamada, existindo com a mesma um contrato de transporte aéreo de passageiros, no qual uma entidade se obrigou a transportar o passageiro e a sua bagagem de um local para outro utilizando uma aeronave gerida por si, atendendo ao contrato celebrado.

Considerando a atuação da Reclamada, como operadora do voo, importa sublinhar que o contrato em causa se caracteriza por ser um contrato consensual, bilateral e em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão.

Este 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 de Transporte Aéreo de Passageiros, Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004 (designado doravante de Regulamento).

Sendo a Reclamada a sociedade comercial que ia prestar o serviço de transporte aéreo aos reclamante na data programada, estamos perante uma relação de consumo genericamente pensada, de acordo com a Lei n.º 24/96, de 31 julho.

Estes serviços são regulados pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece as regras comuns para a indemnização e assistência dos passageiros de transporte aéreo, nomeadamente em casos de recusa de embarque, de cancelamento ou atraso dos voos.

De acordo com a legislação aplicável:

« O presente regulamento aplica-se: (...) 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 (...) se apresentarem para o registo: – tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado.»

Nas situações previstas neste Regulamento, o art. 5.º refere-se aos cancelamentos e ao regime que se lhe aplica, antes de análise de qualquer situação excecional:

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.»

Isto é em caso de cancelamento o legislador prevê em primeira instância que seja prestada assistência aos passageiros, e depois eventual compensação conforme a antecedência em que esse cancelamento seja realizado.

Continuando a remissão da lei é assim feita para o art. 9.º do mesmo diploma que menciona quanto à assistência que:

« 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.»

Acrescenta ainda o diploma que:

« Artigo 14.o Obrigação de informar os passageiros dos seus direitos

1. A transportadora aérea operadora deve garantir que na zona de registo dos passageiros seja afixado, de forma claramente visível para os passageiros, o seguinte texto: «Se lhe tiver sido recusado o embarque ou se o seu voo tiver sido cancelado ou estiver atrasado pelo menos duas horas, peça no balcão de registo ou na porta de embarque o texto que indica os seus direitos, em especial no que diz respeito a indemnização e a assistência».

2. A transportadora aérea operadora que recusar o embarque ou cancelar um voo deve distribuir a cada passageiro afetado uma comunicação escrita com as regras de indemnização e de assistência consonantes com o presente regulamento. Deve igualmente distribuir uma comunicação escrita equivalente a cada passageiro afetado por um atraso de, pelo menos, duas horas. Os elementos de contacto com o organismo nacional designado a que se refere o artigo 16.o também devem ser facultados ao passageiro por comunicação escrita.

3. No caso das invisuais e deficientes visuais, o presente artigo deve aplicar-se utilizando os meios alternativos adequados.»

Atendendo aos factos demonstrados provados, entende este tribunal que foi dada informação aos consumidores pelo cancelamento, e indicado como deveriam proceder se pretendessem o reencaminhamento para outro voo, ou o reembolso.

Foi também informado que o motivo desse cancelamento se devia a causas meteorológicas, conforme factualidade dada como provada, sem que a lei nesse momento obrigue a outras informações, apesar do que veio agora a receber em sede de contestação.

Os consumidores terão sido reembolsados do valor, sem que esteja em causa reclamação sobre tal.

Fica por determinar se há lugar a alguma compensação pelo cancelamento sofrido.

E assim terá de ser analisada a aplicação do art. 8º e 7º do Regulamento. O direito ao encaminhamento, como ocorreu, determina que:

« 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.»

É feita assim uma remissão para o art. 7.º de forma indireta quando o mesmo artigo prevê:

« 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 %.»

E surge assim a menção ao direito à indemnização pelo n.º 1 do art. 7.º, que por remissão entendemos poder ser discutido no caso concreto:

« 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).»

Contudo e mediante a prova feita nos autos, a Reclamada veio alegar e demonstrar que houve uma causa extraordinária e alheia a si, que não podia prever, que levou a justificar aquele cancelamento.

Juntando prova documental do constrangimento das operações, desde logo por Declaração:

Declaração de Operações para o voo FR 5486 OPO-FAO 21.09.2024

No dia 21 de setembro de 2024, estava previsto que uma aeronave da Ryanair com matrícula EI-IKD, um Boeing da série 737-8200 com base em FAO, operasse 4 voos: os voos FR5451/5452 FAO-OPO e regresso, seguidos dos voos FR5487/5486 FAO-OPO e regresso, e, por fim, os voos FR2504/2503 FAO-LBA e regresso.

Infelizmente, os voos programados para a aeronave EI-IKD sofreram atrasos devido a faixas horárias de controlo de tráfego aéreo (ATC) impostas pelo Eurocontrol. Estas faixas horárias de ATC variaram consideravelmente e, uma vez emitidas pelo Eurocontrol, devem ser respeitadas. Todo o tráfego aéreo na Europa é coordenado centralmente pelo Eurocontrol, que, nas suas próprias palavras, tem como objetivo *«reforçar a segurança através da gestão coordenada do tráfego aéreo na Europa e garantir que não ocorra congestionamento no espaço aéreo e que a capacidade disponível seja utilizada de forma eficaz»*. A Ryanair, tal como todas as outras companhias aéreas que operam na zona do Eurocontrol, é obrigada a cumprir os horários atribuídos pelo Eurocontrol; todas as torres de controlo de tráfego aéreo na Europa são informadas do horário atribuído e não permitem que qualquer aeronave decole antes do seu horário. Por conseguinte, todos os atrasos nos horários de controlo de tráfego aéreo nesse dia teriam sido completamente inevitáveis.

Devido à baixa visibilidade em OPO, o último slot ATC atribuído ao voo FR5451 FAO-OPO foi às 10h06 UTC. O voo FR5451 FAO-OPO partiu de FAO às 09:55 UTC, chegando à posição de estacionamento em OPO às 11:03 UTC. A tripulação efetuou uma rota de retorno em OPO e o voo FR5452 OPO-FAO partiu de OPO às 11:36 UTC, chegando à posição de estacionamento em FAO às 12:43 UTC.

Infelizmente, devido às severas restrições de slots de ATC impostas aos voos que chegam a OPO, a tripulação não conseguiu operar os voos FR5487/5486 FAO-OPO e de regresso de forma legal, devido às limitações de tempo de voo da tripulação. As operações da Ryanair foram obrigadas a cancelar o voo FR5487 FAO-OPO e o voo em questão, FR5486 OPO-FAO, em resultado das restrições de slots de ATC em OPO.

O lamentável atraso forçado do voo FR5486 OPO-FAO deveu-se a restrições imprevisíveis de slots do ATC, que estavam fora do controlo da companhia aérea. No entanto, a Ryanair fez tudo o que estava ao seu alcance para garantir que todos os passageiros chegassem ao seu destino pretendido o mais rapidamente possível nesse dia.

Também histórico dos slots impostos pela Eurocontrol.



ATC-Slot History

FNo	DOO	DEP	ATD	Regl	State	Actn	CTOT	EBET	new	C	new	E	Taxi	Ready	Sent
				Regul.1	Reg. Cause	Regul.2	Rvr	Resp	Reason				User	Entry-Date	
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		10:45	06:40	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0442
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		07:41	06:40	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0504
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		08:51	06:40	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0636
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		08:41	06:40	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0636
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		08:13	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0636
FR5451	21Sep24	FAO	06:40	EIIXD	SN		08:51	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0710
FR5451	21Sep24	FAO	07:15	EIIXD	SN		08:41	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0714
FR5451	21Sep24	FAO	07:15	EIIXD	SN		08:51	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0714
FR5451	21Sep24	FAO	07:15	EIIXD	SN		08:41	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0714
FR5451	21Sep24	FAO	08:30	EIIXD	SN		10:11	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0804
FR5451	21Sep24	FAO	10:00	EIIXD	SN		10:06	06:36	-	-	00:10	Y	N	TELEXINT	21Sep24 0942

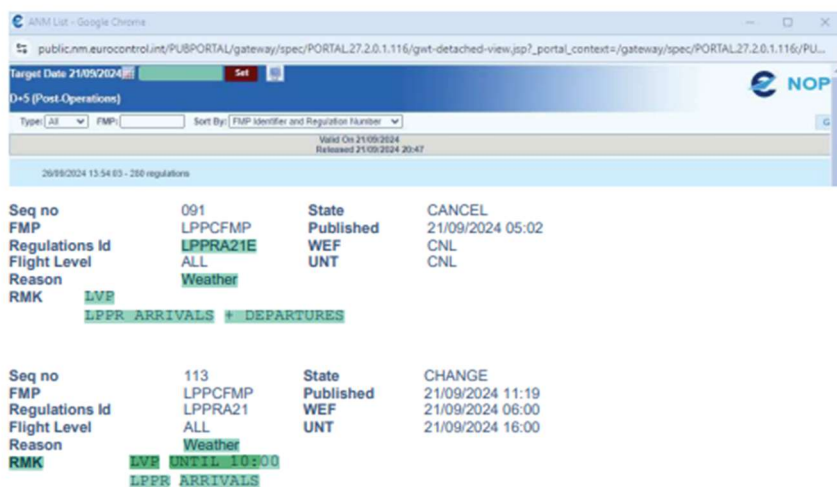
REG LPPRA21 Regulation Description at 22:16:14 / Archive

Regulation: LPPRA21 | On: 21 Sep 2024 | Status: Terminated | Traffic Volume: LPPRA21 | Window Width: 10 minutes

Auto Link: N | Sub Periods: | Reg. Reason: Weather

Start	End	Reason	Type	Sub. On	FCR	Rate	Start	End	Rate
21-09-20	21-09-20	0	0	Stone	Free	30	0	0	30
21-09-20	21-09-20	14	0	Stone	Free	30	0	0	30

E documentação comparativa das condições meteorológicas, entre ela:



The screenshot shows a web browser window with the URL `public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/PORTAL27.2.0.1.116/get-detached-view.jsp?portal_context=/gateway/spec/PORTAL27.2.0.1.116/PU...`. The page displays flight regulations for LPPRA21E, including a table with columns for Seq no, FMP, Regulations Id, Flight Level, Reason, and RMK. The table shows two entries: one for a CANCEL state and another for a CHANGE state. The first entry has a Seq no of 091, FMP of LPPCFMP, Regulations Id of LPPRA21E, Flight Level of ALL, Reason of Weather, and RMK of LPPRA ARRIVALS. The second entry has a Seq no of 113, FMP of LPPCFMP, Regulations Id of LPPRA21, Flight Level of ALL, Reason of Weather, and RMK of LPPRA ARRIVALS. The page also includes a 'NOP' logo and a 'Valid On' date of 21/09/2024.

Seq no	FMP	Regulations Id	Flight Level	Reason	RMK
091	LPPCFMP	LPPRA21E	ALL	Weather	LPPRA ARRIVALS
113	LPPCFMP	LPPRA21	ALL	Weather	LPPRA ARRIVALS

E nesse sentido seremos levados a discutir o conceito de circunstâncias extraordinárias que exclui a obrigação de compensação aos passageiros aéreos.

Por força do art. 5º n.º 3 do mesmo Regulamento não há obrigação de indemnização, sempre que a transportadora prove que este se deveu a circunstâncias extraordinárias, e que não poderiam ter sido evitadas, mesmo que tivessem sido tomadas medidas razoáveis para tal.

Resulta daqui, cfr. ponto 5.1. das Orientações para a interpretação do Regulamento, que o não direito à indemnização leve a que a transportadora prove cumulativamente:

- A existência e a ligação entre as circunstâncias extraordinárias e o cancelamento/atraso;
- O facto de que esse cancelamento/atraso não pudesse ser evitado, apesar de terem sido tomadas as medidas razoáveis.

Verifica-se assim que no caso em apreço que a indicação de verificação dos SLOTS, foi imposta pelo serviço de segurança da EUROCONTROL sendo a transportadora alheia às medidas tomadas, até para segurança dos passageiros, e evitar incidentes, considerando ainda as condições meteorológicas que estavam

previstas e as que vieram a ocorrer, a que claramente a reclamada não pode manipular, demonstrando que não foi uma escolha da companhia não proceder ao voo, e que a mesma não podia prever que tal ocorresse.

Embora não possa deixar de sublinhar-se que o conceito de circunstâncias extraordinárias seja indeterminado e deva ser avaliado caso a caso, o próprio Regulamento (CE) n.º 261/2004, no seu considerando 14 faz alusão e enumera alguns casos típicos de situações suscetíveis de configurar circunstâncias extraordinárias, mencionando entre elas:

«que podem sobrevir em especial (...) falhas inesperadas para a segurança do voo (...) que afetem o funcionamento da transportadora aérea.»

Além disso é resultante do considerando 15 do mesmo diploma *«que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão de tráfego aéreo, relativa a uma 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.»*

No levantamento de questões prejudiciais sobre este conceito ao TJUE o mesmo veio recentemente a pronunciar-se no Proc. C-308/21, de 27.07.2022 no sentido de considerar que recaem sobre este conceito duas situações que devem ser ponderadas:

«Em primeiro lugar, lembrou que o conceito de circunstâncias extraordinárias designa acontecimentos que, cumulativamente, (i) não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e (ii) escapam ao controlo efetivo desta (para. 20).»

Em segundo lugar *« (...) Tribunal relembra a distinção entre acontecimentos de origem interna e de origem externa à transportadora aérea, afirmando que estão abrangidos no conceito de circunstância extraordinárias os eventos que a transportadora não controla, por serem de origem natural ou provocados por terceiros (para. 25).*

Passando estes dois testes, o Tribunal conclui, portanto, que estamos perante uma circunstância extraordinária que isenta a companhia da obrigação de indemnizar.»

Ainda que jurisprudência do TJUE determine que cabe à transportadora aérea provar que mesmo lançando mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros que dispunha, não poderia ter evitado que a circunstância extraordinária ocorresse, a Reclamada pode neste caso comprovar tal, ao ter de se sujeitar ao sistema de controlo, à organização e reposição dos SLOTS e às condições do tempo adequado para poder voar que é completamente alheia a essas situações e decisão.

Nesse sentido atente-se o disposto no Proc. C-303/14, 08.09.2014, no ponto 8: «Uma transportadora aérea operadora apenas pode invocar circunstâncias extraordinárias se puder provar que o cancelamento/atraso se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas, mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. É correto concluir que essas medidas razoáveis têm por objeto as medidas a tomar para evitar que ocorram circunstâncias extraordinárias, e não as medidas a tomar para tentar limitar a 3 horas o atraso referido.»

É entendimento deste tribunal que a mesma Reclamada provou que não podia evitar as ditas circunstâncias que levaram a este cancelamento, quando junta documentação que convenceu este tribunal como prova cabal que não foi a mesma que provocou tal circunstância, nem a podia evitar.

De todo o modo reembolsou os Reclamantes, não sendo reclamado nos autos qualquer falta de assistência de acordo com o Regulamento legal.

Considerando este tribunal arbitral que não há assim cabimento ao pagamento da compensação aludida no Regulamento relativo ao transporte aéreo de passageiros.

Termos em que tem de improceder o pedido.

9. Das custas

Nos termos do n.º 5 do artigo 42.º da Lei da Arbitragem Voluntária, “a menos que as partes hajam convencionado de outro modo, da sentença deve constar a repartição pelas partes dos encargos diretamente resultantes do processo arbitral.

Os árbitros podem ainda decidir na sentença, se o entenderem justo e adequado, que uma ou algumas das partes compense a outra ou outras pela totalidade ou parte dos custos e despesas razoáveis que demonstrem ter suportado por causa da sua intervenção na arbitragem.”

Nos termos do art. 21º do Regulamento Harmonizado é determinado que “o processo de arbitragem está sujeito ao pagamento de uma taxa, pelo Reclamante e pela Reclamada, de montante fixado de acordo com o valor da causa, aquando dos termos da tabela única que integra o (...) presente Regulamento. (...).”

Desta feita determino que são devidas as respetivas taxas, apuradas nos termos Regulamentares, repartidas pelas partes.

10. Da Decisão

Atento ao exposto, e sem necessidade de mais considerações, considera-se a ação totalmente improcedente, absolvendo-se a Reclamada do pedido.

Deposite e notifique.

Porto, 18 de junho de 2026

A juiz-árbitro



Doutora Elionora Santos