



**Processo: 932/2023**

**Demandante: A**

**Demandada: B**

**Resumo: 1. O Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004, estabelece as 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 nos voos;**

**2. Considera-se cancelamento, para o efeito, a não realização de um voo antes programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado (alin. I) do artº 2º).**

**3. O cancelamento de um voo confere um direito ao reembolso ou reencaminhamento (artº 8º), a assistência (artº 9º) e a uma indemnização (artº 7º)**

**4. Não há lugar ao pagamento de indemnização se o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis (nº 3 do artº 5º).**

**5. Decorre do preâmbulo do Regulamento 261/2004, nomeadamente que (14) “Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, 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 afectem o funcionamento da transportadora aérea”, e ainda**

**6. “(15) 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 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.”.**

**7. Provada a ocorrência de circunstâncias extraordinárias, no caso concreto, e tendo o consumidor optado pelo reembolso do bilhete, deverá a transportadora aérea proceder ao respetivo pagamento e à liquidação das despesas relativas a refeições e bebidas - alin. a) do nº 1 do artº 8º e alin. a) do nº 1 do artº 9º), nada mais sendo devido.**

## **A – Relatório**

### **1. Reclamação do Demandante e posição da Demandada**

O Demandante formalizou no dia 26 de abril, junto do CNIACC/Centro Nacional de Informação e Arbitragem de Conflitos de Consumo, reclamação contra a **B**, nos termos da qual peticiona indemnização pelos prejuízos patrimoniais e não patrimoniais causados pelo incumprimento do contrato, no montante de €822,04.

Alega, em síntese:

Tinha voo marcado para duas pessoas, no dia 24 de março de 2023, através da companhia aérea B, com embarque no Aeródromo de Viseu e destino a Portimão – partida 08h20 e chegada 10h05 (escala em Cascais) - Voo programado, agendado e reservado desde 25.11.2022

O check-in decorreu com normalidade e foi efetuado o controlo de segurança

Sem motivo aparentemente válido, o avião fez-se à pista abortando a aterragem – não foram fornecidas explicações conclusivas, o tempo estava calmo, sem vento e com um pequeno chuveiro, mas boa visibilidade a nível do solo e a algumas centenas de metros acima

O avião simplesmente seguiu viagem sem se preocupar com a pessoas que tinha à sua espera no Aeródromo de Viseu (3)

O pessoal de terra afirmou que tal era normal e recorrente

Não houve nova tentativa de aterragem (2ª)

As condições atmosféricas não eram desfavoráveis, como refere através de exemplos que enuncia

O funcionário da B não sabia como proceder e necessitou de contactar, por diversas vezes, os serviços centrais em Cascais, não tinha alternativas, não havia voo para os dias seguintes e propôs a devolução do dinheiro dos bilhetes

A instrução dos clientes, procurou um autocarro expresso que partiu em poucos minutos (9h15m) – foram 8h de viagem, sem preparação ou alimentos, e sem logística adequada

Não se pode juntar, à hora da chegada, a grupo que seguia para o autódromo de Portimão, onde iria assistir aos eventos do dia do MOTO GP e para o qual tinha bilhete

Como à hora da chegada não tinha ninguém à espera, teve de providenciar um UBER para se deslocar até ao Hotel

Suportou danos patrimoniais: valor dos voos não realizados (€144), dos bilhetes do autocarro expresso (€70), despesas de alimentação com que não contava (€9,60), despesas Uber (€5,10), solicita reembolso de 1/3 dos bilhetes do espetáculo MOTOGP que perdeu [€93,34), e

Danos não patrimoniais – viagem com demora de mais de 4 horas e inferior a 1.500km, a que corresponde €250/passageiro x 2- €500

A B reembolsou a quantia de €146,62, em 18.04.2023, após várias reclamações, alegando condições meteorológicas que não garantiam a segurança para operar o voo, com o que não concorda

Juntou: cópia dos bilhetes (2), declaração de cancelamento do voo emitida pela Demandada, comprovativo da compra do bilhete, troca de comunicações com a Demandada, cópia do bilhete da rede expressos e despesas de alimentação, compra de bilhetes, despesa com UBER (fls 4 a 20)

Ainda,

opõe-se à posição manifestada pela Demandada no processo, quanto à alegação do cancelamento do voo devido às condições atmosféricas conforme requerimento de fls 43 a 47, alegando ter alguns conhecimentos de meteorologia, possuir uma estação meteorológica de qualidade profissional na sua residência, que partilha com diversas entidades

Reforça, então, que, de acordo com os registos do dia, as condições climatéricas à hora do voo estavam em clara tendência de melhoria, como se vê pela não precipitação, pela pressão atmosférica e pelo vento, conforme dados de 3 estações meteorológicas próximas do Aeródromo de Viseu e, ainda, pelos dados da estação meteorológica do próprio Aeródromo

Considera irreal e sem fundamento de prova, tentar provar as condições climatéricas em Viseu, nomeadamente nevoeiro e nuvens abaixo de 1500 pés com o METAR do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e, ainda, porque se trata de informações pré-voo- dados desfasados no espaço e no tempo

Alerta que a Demandada invoca que as condições climatéricas serão verificadas por observações visuais (o Aeródromo não possui instrumentos certificados), mas a seguir refere que o Requerente se baseou em observações visuais

Se afirma que o nevoeiro se pode dissipar em pouco tempo, porque não foi tentada uma segunda aterragem?

A foto que junta é prova de que não aceitam argumentos contrários – a foto é tirada 34 minutos depois da hora prevista de aterragem e em local que se situa num raio de 6km em linha reta do Aeródromo – se a aterragem tivesse acontecido 15m depois as condições seriam muito idênticas às da foto

Alerta para o Regulamento de Execução (EU) nº 932/2012 da Comissão de 26 de setembro na SER.5005 – capítulo 4/secção 5 – regras de voo visual que contraria o alegado pela Requerida (*os voos VFR não devem*)

Conclui que as condições meteorológicas não eram de tal modo adversas como a Requerida quer fazer crer e não estava impedida pela Lei

e requereu a junção de documentos (fls 50 a 85)

**1.2.** A Demandada, veio responder à reclamação e requereu a junção de documentos (fls 24 a 42)

Relativamente ao voo em concreto e que refere, alega que ocorreu aproximação falhada ao Aeródromo de Viseu devido a condições meteorológicas

Remete para o Regulamento 261/2004 (artºs 5º, 7º, 8º, e 9º) e direitos concedidos aos passageiros, e refere que, em caso de cancelamento do voo, os passageiros têm direito à escolha entre o reembolso do valor do bilhete para a parte do voo não realizada ou o reencaminhamento na primeira oportunidade, com assistência (hotel e alimentação)

A decisão foi do passageiro que já foi reembolsado quanto ao voo não realizado e despesa de alimentação (€137,02+€9,60)

A indemnização não é aplicável, atenta a causa do cancelamento do voo

Quanto às condições climatéricas verificadas e que determinaram a decisão, alega que o aeródromo de Viseu não tem controlo de tráfego aéreo, mas serviço de informação de voo prestada por Agente de Informação de Tráfego de aeródromo e, para além de informações de tráfego, este técnico providencia a tripulação com as informações meteorológicas possíveis com os equipamentos existentes, e que se resumem a Direção e intensidade do vento, pressão atmosférica e temperatura

Outras informações não serão baseadas em instrumentos certificados, mas em observações visuais, pois o aeródromo não possui capacidade para emitir Reportes de meteorologia de Aeródromo (METAR)

Junta as informações relevantes que a tripulação dispunha no briefing pre-voo e que as condições atmosféricas no aeroporto mais próximo (no Porto), mostravam que a base das nuvens era substancialmente baixa.

O Aeródromo não tem qualquer tipo de aproximação por instrumentos, apenas sendo permitido tráfego VFR (Visual Flight Rules), pelo que as condições para aterragem têm de ter os mínimos descritos no SER.5005 do REg. EU 923/2012 – para aterragem em segurança a base das nuvens tem de ter um mínimo de 1500 pés e visibilidade superior a 5km e as condições reportadas pelo Aeródromo foram: vento 300/9kts, pressão atmosférica 1018 hp e nevoeiro

Embora a tripulação tenha iniciado a aproximação, o nevoeiro presente no aeródromo de Viseu e área circundante impediu que a mesma pudesse ser continuada, pelo que foi decidido prosseguir para Cascais

As provas apresentadas pelo requerente não se baseiam minimamente em informações meteorológicas fidedignas, mas sim em alegados comentários e opiniões sem suporte técnico

O nevoeiro matinal em Viseu é condição persistente em algumas alturas do ano

A fotografia tirada meia hora depois não constitui prova plausível

Refere que cabe à Demandada, nos termos do artº 5º informar os passageiros quanto a alternativas de transporte e nada mais é devido a título de compensação

**1.3.** O Demandante, em sede de arbitragem, ainda requereu a junção de 17 documentos e aperfeiçoou a sua Reclamação (fls 91 a 137)

Esclarece, ainda, que o avião esteve a 671m de altitude, na latitude N40,74 e longitude W 7,89 e, com base nos documentos juntos pela Demandada, o Aeródromo fica a 628m de altitude ou seja, em linha reta o avião esteve a menos de 1km do início da pista e a menos de 50 de altitude do solo – bem audível e visível do lugar onde se encontrava

Um familiar que se encontrava a 6km em linha reta da pista, viu o avião, várias estações meteorológicas da área registaram valores em clara melhoria das condições climáticas e nenhuma regista vento ou chuva, se o avião estava visível do solo é porque o avião também viu a pista e poucos minutos depois o céu estava praticamente limpo

**1.4.** Foi, então, e pela Demandada deduzida contestação, nos seguintes termos:

Mantém a posição inicial quanto à justificação para cancelamento do voo em causa – condições atmosféricas adversas, tal como referido em sede de resposta à reclamação

Junta documento com as informações meteorológicas relevantes que a tripulação dispunha briefing pré voo

As condições atmosféricas no aeroporto mais próximo mostravam que a base das nuvens era substancialmente baixa (OVC007)

O Aeródromo de Viseu não tem qualquer tipo de aproximação por instrumentos, sendo apenas permitido tráfego VFR (Visual Flight Rules), que significa que a condição para aterragem tem de ter mínimos descritos no SERA .5005 do Reg. EU 923/2012 que determina que, para que uma aproximação e aterragem possa ser feita em segurança a base das nuvens tem de ter um mínimo de 1500 pés e uma visibilidade superior a 5km (doc. 3)

As condições reportadas pelo Agente de Informação de Tráfego do Aeródromo foram: 300/9Kts, pressão atmosférica 1018hp e nevoeiro

Pelo IPMA foi, ainda, certificado que no dia e hora em questão ocorreu nevoeiro, chuva e chuveiro e que a visibilidade horizontal tenha sido reduzida da ordem de 100 metros (doc. 4)

Embora a tripulação tenha iniciado a aproximação o nevoeiro presente no Aeródromo de Viseu e na área circundante impediu que a mesma pudesse ser continuada pelo que foi decidido prosseguir para Cascais

As provas apresentadas pelo Requerente não se baseiam minimamente em informações meteorológicas fidedignas, mas sim em alegadas comentários e opiniões de pessoas sem conhecimento técnico

O nevoeiro em Viseu é uma condição persistente em certas alturas do ano



**ARBITRAGEM DE CONSUMO**

**CENTRO NACIONAL DE INFORMAÇÃO  
E ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO**



**RAL**

**CENTROS  
DE ARBITRAGEM**

O número de cancelamentos de voos é mínimo, mas é necessário assegurar a segurança aeronáutica

A fotografia junta, tirada mais de meia hora depois, não representa prova plausível – o nevoeiro pode ser localizado numa determinada área e dissipar pouco tempo depois

A ligações aéreas têm horários a cumprir e com pouca margem para atrasos sendo que a chegada a Cascais teria de ocorrer pelas 9,00h, não sendo razoável, nem segura, a decisão de ficar a aguardar por tempo indeterminado perto da zona de Viseu até o nevoeiro dissipar

Sustenta, em matéria de direito, com o previsto no Regulamento 261/2004 do Parlamento e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004, art.ºs 5º, 7º, 8º e 9º

O passageiro decidiu deslocar-se por meios próprios até ao destino final tendo utilizado o voo no regresso

Pelo que, o meio alternativo não tem de ser suportado pela B que, entretanto, já reembolsou do valor do voo não voado e despesas de alimentação

Não há lugar a compensação adicional

A indemnização prevista no artº 7º não é aplicável em caso de cancelamento por condições atmosféricas, conforme jurisprudência que refere

E, ainda que houvesse direito a indemnização a mesma é definida pelo artº 7º e valor de €250, e nunca pelo montante peticionado

Junta: informação do voo e condições meteorológicas, informação de cancelamento do voo, informação SERA.5005 do Regulamento, informação do IPMA, comprovativo do reembolso ao Reclamante (doc 1 a 5)

## **B - Saneador**

A Lei 144/2015 de 8 de setembro transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de maio, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo (RAL), e estabeleceu os princípios e regras a que deve obedecer o funcionamento das entidades de resolução alternativa de litígios e o respetivo enquadramento jurídico (artº1º).

Assim, a Lei RAL é aplicável aos procedimentos quando os mesmos sejam iniciados por consumidor contra um fornecedor de bens ou prestador de serviços e respeitem a obrigações contratuais resultantes de contratos de compra e venda ou de prestação de serviços, celebrados entre vendedores ou prestadores e consumidores residentes em Portugal.

Conforme o nº 1 do artº 2º da 24/96 de 31 de julho (LDC), *“considera-se consumidor todo aquele a quem sejam fornecidos bens, prestados serviços ou transmitidos quaisquer direitos, destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma atividade económica que vise a obtenção de benefícios”*.

O Centro Nacional de Informação e Arbitragem de Conflitos de Consumo (CNIACC), faz parte integrante da Rede de Arbitragem de Consumo, sendo um meio de resolução alternativa de litígios (RAL), o que decorre, desde logo, do artº 1º do seu Regulamento.

**CNIACC – Centro Nacional de Informação e Arbitragem de Conflitos de Consumo**

Rua D. Afonso Henriques, nº 1 4700 – 030 Braga

TI:253 619 107 Email: geral@cniacc.pt

Para prossecução deste fim, o Centro utiliza os procedimentos previstos na Lei RAL, incluindo a arbitragem necessária - sendo certo que, também, está prevista a submissão de litígios de consumo à decisão deste tribunal através de convenção das partes (sob a forma de compromisso arbitral ou clausula compromissória).

Por outro lado, e de acordo com os nºs 2 e 3 do artº 14º da Lei 24/96 de 31 de julho (redação da Lei 63/2019 de 16 de agosto), os conflitos de consumo de reduzido valor económico (inferiores à alçada do tribunal de 1ª. instância - €5.000), estão submetidos à arbitragem necessária por opção dos consumidores.

Pelo que, o processo está submetido à arbitragem necessária (nº 1 do artº 10º do Regulamento).

Por outro lado, e ainda, o CNIACC tem competência geográfica de âmbito nacional e atuação supletiva, relativamente aos restantes centros de arbitragem de consumo.

Como resulta do respetivo Regulamento, nomeadamente do artº 3º.

Quanto ao valor do processo.

A toda a causa é atribuído um valor certo que representa a utilidade económica imediata do pedido e que determina, nomeadamente, a competência do tribunal, sendo para o efeito atendível o momento em que a ação é proposta (nºs 1 e 2 do artº 296º e nº 1 do artº 299º, ambos do CPC).

Assim, o valor do processo é de €822,04 (oitocentos e vinte e dois euros e quatro cêntimos), correspondente ao montante atribuído pelo Demandante à sua reclamação, o que se enquadra no âmbito da competência do Tribunal (artº 6º do Regulamento).

Não foram alegadas exceções.

As partes têm personalidade jurídica, são capazes e legítimas.

Cumpre apreciar e decidir.

### **C – Delimitação do objeto do Litígio**

Análise da situação concreta em face do disposto no Regulamento 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004:

- Prova das condições meteorológicas adversas para a realização do voo
- Consequências do cancelamento do voo e direito dos passageiros/Demandante
- Pressupostos da obrigação de indemnizar

## **D – Fundamentos, com interesse para a decisão da causa**

### **I - Factos provados:**

- I. O Demandante reservou e liquidou (€271,70), em 25.11.2022, voo a realizar em 24 e 27 de março de 2023, VISEU/PORTIMÃO/VISEU (fls 9);
- II. No dia 24 de março de 2023, foram emitidos dois cartões de embarque, relativos à viagem comprada (I) correspondentes ao voo ... da companhia aérea B, entre Viseu e Portimão (escala em Cascais) (fls 4 a 6);
- III. O voo ... tinha origem em Bragança, destino final em Portimão e escalas em Vila Real, Viseu e Cascais;
- IV. O voo Bragança/Vila Real foi realizado como previsto;
- V. Aquando da aproximação ao Aeródromo de Viseu pelo piloto foi tomada a decisão de divergir para o próximo destino (Cascais) após um procedimento de aproximação falhada devido a condições meteorológicas adversas;
- VI. A companhia aérea B, Demandada, cancelou o voo ... (II e III), alegou razões meteorológicas adversas para aterragem (fls 7 e 8) e os passageiros ficaram impedidos de realizar o voo entre Viseu e Portimão;
- VII. O aeródromo de Viseu não tem controlo de tráfego aéreo, mas tem serviço de informação de voo prestada por Agente de Informação de Tráfego de Aeródromo, que providencia à tripulação de voo não só informações de tráfego como as informações meteorológicas possíveis com os equipamentos existentes nomeadamente Direção e Intensidade do vento, pressão atmosférica e temperatura;
- VIII. O Aeródromo de Viseu não possui capacidade de emitir Reportes de meteorologia de Aeródromo (METAR), não tem qualquer tipo de aproximação por instrumentos, apenas é permitido tráfego VFR (Visual Flight Rules), o que significa que as condições para aterragem têm de ter os mínimos descritos no SERA.5005 do Regulamento EU 923/20212 e a base das nuvens tem de ter um mínimo de 1500 pés e uma visibilidade superior a 5km;
- IX. As condições reportadas pelo Agente de Informação de Tráfego do Aeródromo foram vento 300/9kts, pressão atmosférica 1018 hp e nevoeiro;
- X. O Agente de Informação de Tráfego do Aeródromo tem uma ideia da visibilidade no momento da aproximação do aparelho;
- XI. O nevoeiro no aeródromo de Viseu e na área circundante impediu que a aproximação do aparelho pudesse ser continuada e concluída em segurança;
- XII. O IPMA emitiu uma certidão no dia 23 de maio de 2023, nos termos da qual certificou que *“da análise das informações disponíveis, designadamente sinópticas do tempo, imagens de RADAR Meteorológico, dados do sistema de Detecção e Localização de Descargas Elétricas Atmosféricas e observações Meteorológicas, na zona do aeródromo de Viseu, entre as 08:00 e as 09:00 horas do dia 24 de março de 2023, ocorreu nevoeiro, chuva e chuvisco e a visibilidade horizontal tenha sido reduzida, da ordem de 100 metros”* – doc. 4 da contestação;
- XIII. O Demandante e seu companheiro de viagem fizeram a viagem entre Viseu e Portimão no dia 24.03.2023 de autocarro expresso e solicitaram o reembolso do valor do voo não realizado (Viseu/Portimão);



- XIV. O Demandante e seu companheiro de viagem realizaram o voo de regresso entre Portimão e Viseu pela companhia aérea B, como planeado;
- XV. A Demandada já reembolsou o Demandante pelo voo não realizado (II), no dia 24 de março de 2023, no montante de €137,02 e alimentação, de €9,60, no total de €146,62;

## **II - Factos não provados**

Com relevância para a decisão, não foram identificados factos não provados.

## **E – Da fundamentação de facto**

Foram ouvidas três testemunhas do Demandante e uma testemunha apresentada pela Demandada.

No essencial, referiram o seguinte:

A testemunha J, pai do Demandante, referiu não ter estado no local no dia 24 de março, mas que, estando ansioso por ver passar o avião, estava atento e da sua residência via a pista. Alegou que não via nevoeiro nem havia vento, embora estivesse um dia nublado.

Mais referiu que algum tempo após o dia clareou e, ainda, a importância do evento MOTOGP para o seu filho.

Do depoimento do amigo, P, que transportou o Demandante até ao aeródromo ressalta, também, a sua perceção de tempo chuvoso, nada intenso, mas com visibilidade.

Não tem ideia da viagem que iria realizar o amigo.

Foi, ainda, recolhido o depoimento de F, que com o Demandante viajava e era passageiro do mesmo voo.

Mencionou que, na sala de espera, havia ainda mais um passageiro para embarcar (eram 3) e que foram avisados da aproximação do voo, vindo de Vila Real.

Foram surpreendidos pelo anúncio de que o avião não iria aterrar, houve vários comentários de pessoas que estavam no local, e de surpresa quanto ao facto.

Solicitaram, então, uma solução à B e acabaram por realizar o percurso de autocarro até Portimão e a viagem demorou mais de 3 horas

Afirmou que conseguia ver a pista de um lado ao outro, mas não sabe precisar a distância da visibilidade.

A testemunha da Demandada – S, é Diretor de Operação na Demandada, também é piloto, voa desde 2010 e mencionou que conhece bem os seus pilotos

Explicou, com conhecimento técnico e de facto, o motivo pelo qual a aeronave não aterrou devido a condições atmosféricas adversas.



**ARBITRAGEM DE CONSUMO**

**CENTRO NACIONAL DE INFORMAÇÃO  
E ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO**



Mencionou a importância para a aterragem da intensidade do vento, da pressão atmosférica e da temperatura e, ainda, o nevoeiro que se fazia sentir à hora no local

Referiu o facto da inexistência de meios por instrumentos e a aproximação visual – o que é relevante

Na aproximação, explicou, tem de ser garantida a visibilidade de 5km, o que não se verificava, e tendo em conta a altitude não havia condições para aterrar

Mais explicou como o nevoeiro (que não é uma situação anormal) pode ser relevante no momento da aproximação da aeronave e porque pode determinar o cancelamento da aterragem

Referiu, também, que a última decisão de aterrar cabe sempre ao comandante do voo, quem define e de quem depende a segurança do voo

Explicou, ainda, a acuidade da informação do IPMA, já que o nevoeiro se pode instalar rapidamente e o facto de na cidade estar bom tempo não significa que as condições não sejam adversas à aterragem no aeródromo

Quanto às alegações de interesses comerciais, referiu que é sempre um prejuízo o facto de a aeronave não aterrar, tendo em conta a devolução do valor dos voos, a necessidade de justificação e, ainda, que a taxa de cancelamento (2%) é baixa, sendo que as circunstâncias meteorológicas não se podem antecipar

Foi, ainda, junta ao processo informação técnica (por ambas as partes), designadamente pela Demandada no sentido de demonstrar não estarem reunidas as condições técnicas previstas pelo SERA.5005 do Regulamento EU 923/2012 – doc 3 junto com a resposta à reclamação, fls 31 a 42 designadamente, Manual VFR

Concluiu-se, sobretudo com base no depoimento da testemunha da Demandada, piloto com experiência e conhecimento técnico, como revelou em julgamento, que não havia condições de segurança para a aterragem.

Na verdade, não podem ser atendidos depoimentos, sem sustentação técnica, que referem não haver nevoeiro ou que a visibilidade era boa no local e algum tempo depois.

Tendo em conta que a decisão é do piloto, com base nos elementos de que dispõe e no momento da aterragem (e que eram no sentido de considerar adversas as condições meteorológicas), e que a segurança dos passageiros é determinante, não podemos concluir noutro sentido.

O tribunal ouviu e atendeu às declarações prestadas pelo Demandante e pela Mandatária da Demandada em conformidade com o princípio da cooperação, consagrado no CPC (artº 7º), ao abrigo do qual o juiz pode ouvir as partes e os seus representantes ou mandatários, convidando-os a fornecer esclarecimentos sobre a matéria de facto ou de direito que se afigurem pertinentes.

**CNIACC – Centro Nacional de Informação e Arbitragem de Conflitos de Consumo**

Rua D. Afonso Henriques, nº 1 4700 – 030 Braga

TI:253 619 107 Email: geral@cniacc.pt

Às partes cabe alegar os factos essenciais que constituem a causa de pedir e aqueles em que se baseiam as exceções invocadas (artº 5º, nº 1 do CPC) sendo, ainda, considerados pelo juiz os factos instrumentais (os que resultem da instrução da causa), e os factos complementares (os que resultem como complemento ou concretização dos que as partes hajam alegado e resultem da instrução da causa, desde que sobre eles tenham tido a possibilidade de se pronunciar).

Ainda, são atendíveis, os factos notórios, aqueles que o tribunal toma conhecimento em virtude do exercício das suas funções (tudo conforme o previsto no artº 5º, nºs 1 e 2, do CPC).

## **F - Da fundamentação de Direito**

### **Do Regulamento 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro**

No caso dos presentes autos estamos perante um contrato de transporte aéreo ou acordo pelo qual uma das partes, no exercício de uma atividade organizacional, se compromete a transportar pessoa e/ou coisas, por via área, entre dois pontos geográficos, por meio de aeronave e mediante um preço.

Veio o Regulamento nº 261/2004 de 11 de fevereiro estabelecer as regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos, nomeadamente em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos.

De acordo com o Considerando (1) *A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e, além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.*

Este Regulamento aplica-se aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica e que tenham uma reserva confirmada para o voo em questão, e a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos (cfr. alin. a) do nº 1 e alin. a) do nº 2 do artº 3º).

Em caso de cancelamento (artº 5º), dispõe o Regulamento, que os passageiros têm direito a

- a) Receber da transportadora aérea assistência, ou seja, a escolha entre o reembolso do preço do bilhete ou o reencaminhamento em condições de transporte equivalentes para o destino na primeira oportunidade, ou em data posterior (artº 8º), e  
Se escolher o reencaminhamento este terá de ser efetuado em condições equivalentes (sem qualquer acréscimo de pagamento) para o destino final numa data posterior, da sua conveniência sujeita à disponibilidade de lugares  
Se escolher o reembolso (como foi o caso), fica por conta do consumidor a procura de alternativa para chegar ao destino – pelo que, não será devido o reembolso petitionado do montante do transporte alternativo €70
- b) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do nº 1 e 2 do artº 9º, ou seja, refeições, bebidas

- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização, de acordo com o artº 7º, salvo se tiverem sido informados com antecedência, em determinados termos e condições referidas no diploma – não enquadráveis no caso em apreço.

O contrato de transporte é uma obrigação de resultado na medida em que a operadora se compromete a transportar o passageiro para o destino acordado.

A indemnização prevista não obriga o passageiro a provar a existência do dano

Dispõe, ainda, o nº 2 do artº 5º que ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos.

Por outro lado, a transportadora não será obrigada a pagar uma indemnização (artº 7º, supra), 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.

Posto isto,

ficou provado que a Demandada, B, aqui a transportadora, já reembolsou o Demandante do valor correspondente ao voo não realizado e, ainda, liquidou as despesas relativas às refeições – em cumprimento do disposto no artº 5º, nº 1 alin. a) e b).

O reembolso exclui o reencaminhamento, mas já não a indemnização.

Resta, agora, saber se o Demandante tem direito à indemnização peticionada pelo cancelamento do voo.

A indemnização prevista no diploma correspondente, neste caso, ao montante de €250, por passageiro, conforme a alin. a) do nº 1 do artº 7º, pois se trata de um voo até 1.500km.

Prevê-se, ainda, que, no caso de o cancelamento se dever as circunstâncias extraordinárias que não podiam ter sido evitadas, mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, a indemnização não é devida.

Considera-se como “cancelamento”, a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado e ocorre quando a programação do voo inicial é abandonada – alin. l) do artº 2º.

E, decorre do preâmbulo do Regulamento,

*(14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, 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 afectem o funcionamento da transportadora aérea.*

*(15) 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 cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efectuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.*

Uma vez provado que o cancelamento do voo se deveu a circunstâncias extraordinárias que não podiam ter sido evitadas, não há lugar ao pagamento da indemnização prevista no artº 7º, nº 1 ali. a).

No entanto, e ainda,

Contempla o artº 12º do Regulamento a possibilidade de o passageiro ter direito a uma indemnização suplementar.

O disposto neste artigo remete-nos para a Lei nº 24/96 de 31 de julho (LDC), nos termos do qual o consumidor tem direito à qualidade dos bens e serviços, que devem ser aptos à satisfação dos fins a que se destinam e a produzir os efeitos que se lhes atribuem, segundo as normas legalmente estabelecidas ou, na falta delas, de modo adequado às suas legítimas expectativas (artº 3º alin. a) e artº 4º), sob pena do direito a ser indemnizado dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes de fornecimento de bens ou serviços defeituosos (nº 1 do artº 12º).

A obrigação de indemnizar está sujeita a determinados pressupostos, a saber: o ato voluntário e ilícito do agente, o dano e o nexo de causalidade entre o ato e o dano (artº 798º do Cod. Civil).

O que nos reconduz, de novo, à verificação da ilicitude do ato ou, no caso concreto, do motivo do cancelamento do voo e à conclusão da inexistência dos pressupostos da responsabilidade – e, fica afastada a culpa do devedor (nº 1 do artº 799º).

Ainda, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (*Acórdão de 26 de junho de 2019, Processo C-159/18*), 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”.

Assim sendo, tendo em conta que a Demandada já procedeu ao reembolso

- a) do montante do voo não realizado (TARIFA PROMO de €271,70, cf. fls 9 da reclamação),  
e
- b) das despesas de alimentação, de €9,60 (fls 15)

nada mais tem a liquidar.

Porquanto, e comprovadas as “*circunstâncias extraordinárias*” (nº 3 do artº 5º) que impediram a aterragem da aeronave e, em consequência, determinaram o cancelamento do voo, nada mais será devido a título de indemnização pela transportadora, aqui Demandada, e ao Demandante, nomeadamente, despesas com o transporte de autocarro expresso (alin. a) do nº 1 do artº 8º), despesas com o UBER, uma parte dos bilhetes do espetáculo MOTOGP, e indemnização prevista no artº 7º, nº 1 alin. a).

### **G – Decisão**

Termos em que se decide julgar a presente ação como não provada e, como tal, totalmente improcedente, absolvendo-se a Demandada **B** do pedido contra ela formulado pelo Demandante **A**.

Nos termos do nº 1 do artº 44º da Lei nº 63/2011 de 14 de dezembro (LAV), determina-se o encerramento do processo.

Notifiquem-se as partes da decisão.

Braga, 28 de julho de 2023

A Juíz-árbitro

Margarida Granwehr de Sousa