PROCESSO N.º 31/2025

SENTENÇA

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 aos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento ou atraso considerável nos voos.
2. O cancelamento de um voo confere um direito ao reencaminhamento e a uma indemnização.
3. 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.

[redacted], residente na Rua [redacted], demandou [redacted], com sede na [redacted] pedindo a condenação desta a pagar-lhe a quantia de 400,00 €, acrescida de juros legais que se vencerem após a citação e até efetivo e integral pagamento.

Fundamentou o seu pedido, em síntese, em factos que geram direito a indemnização por danos resultantes de cancelamento de voo que à demandada tinha adquirido e seu reencaminhamento por outra rota, tendo o demandante chegado ao destino final mais de três horas após a hora programada de chegada do voo original.

A demandada impugnou parte dos factos, aduzindo que a matéria de facto que aceita não implica para si qualquer responsabilidade, posto que o cancelamento ocorreu por força de uma circunstância extraordinária.

FACTOS

A demandada dedica-se ao transporte aéreo de passageiros e mercadorias.

O demandante adquiriu um bilhete de avião para o voo S4184, operado pela demandada, da ilha Terceira para o Porto, no dia 9 de janeiro de 2025, com horário previsto de descolagem às 15h10 e chegada às 18h35.

O referido voo foi cancelado e o avião que deveria ter efetuado o transporte foi direcionado para a ilha de São Miguel.

Antes do aqui em causa, a aeronave CS-TSM tinha programado outros voos, sequenciais, a saber, o S4183, com partida do Porto às 12h40 e chegada ao aeroporto de Terceira às 15h20 UTC e, ainda antes, o primeiro do dia, o voo S4172 Ponta Delgada (PDL) – OPO.

Esses voos seriam realizados com a mesma tripulação (Comandante [redacted], estando prevista a mudança de tripulação no Porto, de modo a ser feito o último desse dia da aeronave, o S4174 OPO-PDL, com uma nova tripulação (Comandante [redacted]).

No dia 9 de janeiro de 2025, o aeroporto da Terceira foi assolado por condições atmosféricas que impediram a aterragem do voo S4183 OPO-TER

Com efeito, depois de ter iniciado a descida para o aeroporto, o comandante do voo S4183 decidiu realizar uma espera durante cerca de 30 minutos, por o vento estar fora dos limites operacionais de segurança e na expectativa de que pudesse haver uma melhoria que permitisse a aterragem.

Após essa espera e porque o vento se continuasse a manter fora dos limites da pista, em articulação com a Coordenação e Controlo Operacional, decidiu divergir para Ponta Delgada, onde aterrou às 16h15.

Pelo facto de a tripulação do comandante [redacted] estar a realizar 3 voos (S4172/S4183/S4184), com a aterragem imprevista em Ponta Delgada, deixou de ter tempo de serviço de voo para retomar a operação e fazer a ligação Ponta

Delgada – Terceira e, se conseguisse aterrar neste aeroporto (o que constituiria a 4ª aterragem da tripulação), ainda fazer o S4184, para o Porto.

Porquanto tinha como limites, com 3 aterragens, as 20h30 e, com 4 aterragens, as 19h30 UTC, não sendo possível a tripulação da aeronave prosseguir para a Terceira (que constituiria a sua 4ª aterragem do dia) e fazer, em seguida, o voo programado da Terceira para o Porto.

Assim, utilizou essa tripulação para posicionar a aeronave no Porto a partir de Ponta Delgada, permitindo realizar o voo S4175 OPO-PDL, último voo do dia com aquela aeronave, com outra tripulação, conforme estava previsto no programa de voos do dia.

Não havendo no dia 9 de janeiro mais voos programados da Terceira para o Porto, para reacomodar os passageiros afetados, a demandada utilizou todos os lugares disponíveis à partida da Terceira para Lisboa e para Ponta Delgada e, a partir destes aeroportos, para o Porto.

Para além do reencaminhamento, foi prestada assistência aos passageiros do voo afetado, nomeadamente, através da reserva de um quarto de hotel em Lisboa.

O demandante foi reacomodado nos voos S4 134 TER – Lisboa (LIS) do mesmo dia e TP1920 LIS-OPO do dia seguinte, tendo chegado ao seu destino pelas 7h30 de 10 de janeiro.

Ao demandado não chegou, no aeroporto de Lisboa, a informação quanto à reserva de quarto e à assistência, direitos de que não usufruiu.

O atraso impediu o Demandante de estar presente no aniversário da sua filha, celebrado no dia 9 de janeiro de 2025.

Não há factos alegados com relevância a que cumpra aludir.

MOTIVAÇÃO

Compulsaram-se os documentos juntos aos autos, esclarecidos pelos depoimentos do demandante, que narrou circunstanciadamente os transtornos que lhe advieram do atraso da viagem, e das testemunhas inquiridas.

[redacted], funcionário da demandada encarregado da coordenação operacional, descreveu as ocorrências meteorológicas que impediram a aterrizagem no aeroporto da Terceira e os condicionamentos de disponibilidade de aeronaves e de tripulação que ditaram o reencaminhamento dos passageiros do voo. O que foi confirmado pela testemunha [redacted] copiloto da aeronave cujo voo foi cancelado, o qual referiu que naquele dia o vento estava acima dos limites permitidos para aterragem, o que obrigou a que divergissem para Ponta Delgada.

DIREITO

O Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, publicado no JOUE de 17.02.2004, L 46, determina, nos seus artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7º, alínea b), que, em caso de cancelamento de um voo e reencaminhamento dos passageiros, têm estes direito a receber da transportadora aérea operadora uma indemnização de 400,00 €, nos voos de mais de 1.500 km, se a chegada do voo alternativo de reencaminhamento para o destino final exceder em 3 horas o programado para a chegada do voo originariamente reservado.

Estamos, *in casu*, perante um voo de mais de 1.500 Km, entre a Terceira e o Porto, em que o atraso se cifrou em cerca de 12 h. Pelo que o demandante teria em princípio direito a tal compensação.

Dispõe, no entanto, o artigo 5.º, n.º 3, do referido diploma 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».

Refere o considerando n.º 14 do mesmo regulamento serem circunstâncias extraordinárias aquelas que «não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis». As quais «podem sobrevir, em especial, em caso de (...) condições meteorológicas incompatíveis com a

realização do voo em causa». Mais se esclarecendo, no considerando n.º 15, que se considerará existirem «circunstâncias extraordinárias também sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a 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». É de chamar à colação este último considerando na medida em que a demandada invoca regras relacionadas com tempo limite de trabalho dos tripulantes que a impediram de retomar o voo originariamente destinado à Terceira, com percurso subsequente até ao Porto. E, nesse particular, tem-se em conta Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 11 de junho de 2019 – C-74/19 EU, aliás citado pela demandada, quando refere que "para se eximir à sua obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atraso considerável ou de cancelamento de um voo, uma transportadora aérea operadora pode invocar uma «circunstância extraordinária» que afetou um voo anterior operado pela própria com recurso à mesma aeronave, desde que exista um nexo de causalidade direto entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso ou o cancelamento do voo seguinte, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar tendo em conta, designadamente, o modo de operação da aeronave em questão pela transportadora aérea operadora em causa».

Para apurar do cariz extraordinário das circunstâncias que afetam o cancelamento remete-nos o supra referido considerando n.º 14 para a exigência da sua não previsibilidade, posto que exceciona as que pudessem ter sido evitadas se tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. O que nos sugere ponderar o argumento que o demandante, em jeito de desabafo e com alguma razão, esgrimiu em audiência, relativo ao facto de que, não fora a contingência

de a tripulação do voo estar a efetuar o terceiro voo seguido, este poderia ter sido retomado.

Teria a demandada o dever de acautelar situações como esta, precavendo impossibilidade temporária de aterrizagem devidas a condições meteorológicas não favoráveis? Não nos parece que tal fosse exigível. Secundamos as pertinentes explicações trazidas pela testemunha [redacted], que frisou as dificuldades operacionais com que a demandada se depara, face à dispersão dos destinos insulares que serve, dando a esta pouca margem de manobra.

Por tudo o que só nos resta concluir que, tendo o cancelamento ficado a dever-se a circunstância extraordinária e imprevista, que não poderia ter sido acautelada por medidas de precaução razoáveis, não impenderá sobre a demandada a obrigação de indemnizar o demandado pelo atraso do voo após o reencaminhamento.

DISPOSITIVO

Absolvo a demandada do pedido.

Sem custas.

+

Notifique e deposite.

+++

Ponta Delgada, 19 de maio de 2025

O Juiz Árbitro

(José Manuel de Araújo Barros)