

Processo: 4453/15.4T8OER.L2-2
Relator: ONDINA CARMO ALVES
Descritores: CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO
INDEMNIZAÇÃO
Nº do Documento: RL
Data do Acórdão: 23-11-2017
Votação: UNANIMIDADE
Texto Integral: S
Texto Parcial: N
Meio Processual: APELAÇÃO
Decisão: IMPROCEDENTE
Sumário:

1.—O contrato de transporte é um negócio jurídico representativo de uma prestação de serviços, por meio do qual o transportador compromete-se a deslocar, de forma organizada e mediante o controle da actividade, pessoas ou mercadorias de um lugar para outro, em favor de outrem (passageiro ou expedidor) ou de terceiros (destinatário), mediante uma vantagem económica.

2.—O contrato de transporte aéreo de passageiros, no qual uma entidade se obriga a transportar um indivíduo (o passageiro) e sua bagagem, de um local para o outro, utilizando uma aeronave, caracteriza-se por ser um contrato consensual, bilateral, em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão.

3.—O 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 (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.

4.—A jurisprudência do TJUE, tem recorrentemente preconizado que sempre que os passageiros são vítimas de um atraso considerável (de uma duração igual ou superior a três horas), os mesmos devem dispor de um direito a indemnização, com fundamento no artigo 7º do Regulamento n.º 251/2004, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5º, n.º 1, alínea c), iii) do aludido Regulamento.

5.—Os Tribunais dos Estados Membros da União Europeia não podem deixar de tomar em consideração a jurisprudência do TJUE, relativamente à interpretação e aplicação dos Regulamentos Comunitários, impondo-se um entendimento em conformidade, atentas as razões de uniformidade e de igualdade, por forma à salvaguarda da segurança e confiança jurídicas, indispensáveis ao normal funcionamento do comércio jurídico.

6.—Nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, a transportadora será isenta de responsabilidade, não sendo

obrigada a pagar a indemnização pelo cancelamento do voo previsto no artigo 7.º, se puder provar a ocorrência de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

7.—Constituem circunstâncias extraordinárias, na acepção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, casos de força maior ou fenómenos naturais que não correspondem a problemas técnicos e que, como tal, são alheios à transportadora aérea.

(Sumário elaborado pela Relatora)

Acordam os Juizes do Tribunal da Relação de Lisboa.

Decisão Texto Parcial:
Decisão Texto Integral:

I.—RELATÓRIO:

CRISTINA ... e AUGUSTO..., por si e em representação do seu filho menor, MARTIM ..., residentes na Rua, MARCO, e ANA, por si e em representação da sua filha menor, MATILDE, residentes na Rua, AGOSTINHO..... e FILOMENA, residentes na Rua e, FILIPE ..., residente na Rua....., intentaram, em 14.08.2015 contra AIRWAYS S.A., com sede na Rua, acção declarativa, através da qual pedem a condenação da ré:

a)—No pagamento do valor de 600,00€, a cada um dos Autores, no valor global de 5.400,00€, ao abrigo do Regulamento (CE) nº 261/2004;

b)—No pagamento do valor de 300,00€, a cada um dos Autores, no valor global de 2.700,00€, para ressarcimento dos demais danos sofridos por estes;

c)—À publicação da sentença condenatória, a expensas suas (...);

d)—No pagamento dos juros que se vencerem desde a data da citação e até efectivo e integral pagamento.

Fundamentaram os autores, no essencial, esta sua pretensão da forma seguinte:

1.—Os Autores adquiriram nove viagens de ida e volta, com partida de Lisboa e destino Punta Cana.

2.—Os voos de ida e volta deveriam ser assegurados pela Ré.

3.—A partida do voo de Lisboa encontrava-se prevista para o dia 27 de Abril de 2014, pelas 14h05 (hora de Lisboa) e a chegada para as 17h05 (hora de Punta Cana), o que veio a suceder.

4.—O regresso de Punta Cana, com destino a Lisboa, encontrava-se previsto para o dia 4 de Maio de 2014, pelas 18h40 (hora de

Punta Cana) e a chegada a Lisboa estava prevista para esse mesmo dia, pelas 7h10 (hora de Lisboa).

5.—Ao contrário do que se encontrava estipulado, o voo WI2516 da Ré, de regresso de Punta Cana, chegou a Lisboa às 15h23 (hora de Lisboa), conforme resulta da declaração emitida pela Ré, no dia 9 de Maio de 2014.

6.—Entre a hora que, inicialmente, se encontrava prevista para a chegada a Lisboa e a hora a que, de facto, o voo WI2516 chegou a esta cidade, decorreram oito horas e 13 minutos.

7.—Para justificar este atraso considerável, a Ré alegou que, aquele se devia à necessidade de cumprimento do tempo de descanso obrigatório da tripulação, circunstância que podia e devia ter sido prevista pela Ré, já que, os tempos de descanso das tripulações são planeados com antecedência, precisamente, de forma a evitar situações como a vinda de descrever.

8.—O atraso de oito horas e 13 minutos do voo WI2516 causou significativos transtornos pessoais aos Autores.

9.—Os Autores foram informados que o voo se iria atrasar, inicialmente, em cinco horas, quando ainda se encontravam no Hotel Grand

10.—Não lhes foi permitido permanecer nos quartos, ficando, por tal, impossibilitados de descansar durante aquele período, tendo que permanecer no átrio do hotel, sujeitos às altas temperaturas que se faziam sentir.

11.—Em adição à ansiedade resultante da tomada de conhecimento de que o voo se ia atrasar, naquela altura, em cinco horas.

12.—E tudo sem que a Ré tivesse tomado qualquer tipo de atitude destinada a mitigar tal problema.

13.—Aquela situação revelou-se, particularmente, gravosa para os AA. Martim e Matilde, já que se tratam de duas crianças, na data da realização do voo, de dois e três anos de idade, respectivamente, que ficaram sem um lugar confortável e resguardado para descansar,

14.—bem como para os AA. Joana e André, pais do A. Martim e Marco e Ana, pais da A. Matilde, na medida em que, durante todo o período de oito horas e 13 minutos de atraso do voo, não tiveram local onde colocar os seus filhos a descansar, nem um local resguardado para os alimentar e fazer a sua higiene.

15.—Posteriormente, aqueles AA. tiveram, ainda, de sujeitar os seus filhos a um voo de cerca de sete horas de duração.

16.—Os AA. Hugo e Marco regressavam ao trabalho no dia 4 de Maio de 2014.

17.—Por força do atraso de oito horas e 13 minutos, estes AA.

tiveram que prolongar as suas férias até ao dia 4 de Maio de 2014, perdendo, assim, um dia de descanso, apenas e só por culpa da Ré.

18.—Em momento algum, os AA. foram informados dos direitos que lhes assistiam, e não foi facultada aos AA. a realização, gratuita, de chamadas telefónicas, o envio de mensagens de correio electrónico, fax ou qualquer outro meio de comunicação.

19.—Quando os AA. já se encontravam a bordo da aeronave, e perante novo período de espera, não lhes foram facultadas refeições ou bebidas, gratuitas, tendo aqueles que suportar os custos destas.

20.—Particularmente quanto ao A. André, este despendeu o valor de 15,01USD, correspondente a 13,47€, num snack.

21.—O atraso de oito horas e 13 minutos do voo WI2516 da Ré confere aos AA. o direito a uma indemnização pelos danos sofridos.

22.—O Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2014, 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 dos voos.

23.—O art. 7.º, n.º 1, al. c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, determina a atribuição de uma indemnização no valor de 600,00€ para os passageiros dos voos não abrangidos nas alíneas a) ou b), situação em que se encontram os AA., já que, a distância entre Punta Cana e Lisboa é de 6.094 quilómetros.

24.—Conforme tem vindo a ser jurisprudência uniforme do Tribunal de Justiça, o direito à indemnização, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004, abrange os passageiros de voos atrasados, quando o tempo que aqueles perderam seja igual ou superior a três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea.

25.—Deve a Ré ser condenada a pagar a cada um dos AA. o valor de 600,00€.

26.—Todos os factos vindos de descrever causaram aos AA. grande angústia e preocupação que, pela gravidade que apresentam, merecem a tutela do direito.

27.—Para ressarcimento destes danos, igualmente deve a Ré ser condenada ao pagamento do valor de 300,00€, a cada um dos Autores.

28.—A Ré já foi, por diversas vezes, interpelada para dar cumprimento à sua obrigação de ressarcimento dos AA., sem que o tenha feito.

29.—Esta atitude da Ré, reprovável, deve merecer pela gravidade

que apresenta, publicitação, mediante a publicação, a expensas da Ré, da sentença condenatória que vier a ser proferida pelo Tribunal, nos dois jornais de maior tiragem no Porto e em Lisboa, pelo período de dois dias.

30. —Devendo, ainda, a mesma sentença ser publicada nas redes sociais da Ré, nomeadamente na sua homepage, pelo período de oito dias, e no mural da página oficial do facebook daquela. Citada, a ré contestou, em 29.09.2015, arguindo irregularidade de representação, excepcionando ilegitimidade passiva, e por impugnação.

Alegou, para tanto, que:

1.—As procurações que foram juntas, em português, e a despropósito em língua inglesa, vêm qualificadas, não como tal, mas como “Minuta de”, “Draft of”, o mesmo é dizer, primeira redacção de um escrito, rascunho ou borrão;

2.—Tanto assim, que duas delas vêm também subscritas, sem qualquer explicação como se assinaturas fossem, com os nomes dos menores, Martim (datada de 06.04.2015) e Matilde (datada de 04.06.2015), os quais não podem assinar, como decorre dos respectivos cartões de cidadão juntos aos autos;

3.—Os Autores Marco e Ana, por um lado, e Cristina ... e Augusto....., por outro, usam assinaturas diferentes nas minutas datadas de 06.04.2015, 04.06.2015 e 11.06.2015 (os primeiros) e 06.04.2015 e 09.06.2015 (os segundos);

4.—A mesma preocupação vale para o substabelecimento notificado à demandada, que, para além de não identificar os mandantes, não faz menção do tribunal, juízo e número relativos ao processo em que os poderes originários terão sido conferidos, não sanando, por outro lado, as apontadas irregularidades dos mandatos;

5.—Os demandantes juntam aos autos um “Voucher de Passageiro” emitido pela empresa Viajes Soltour, S. A., do qual decorre que terão celebrado com esta um contrato de compra e venda segundo o qual adquiriram para cada um, pacotes de férias em regime de tudo incluído (alojamento, alimentação, seguro e transporte);

6.—Há que dizer que estes não são mais nem menos do que “viagens turísticas”, nos termos definidos pelo art.º 17.º do DL n.º 209/97, de 13 de Agosto, republicado pelo DL n.º 263/2007, de 20 de Junho;

7.—Tendo aqueles pacotes de férias a natureza de viagens organizadas, e que foram beneficiários os Autores, é patente que eles não celebraram com a Ré ora contestante qualquer contrato de transporte aéreo;

8.—A legislação aplicável aos referidos contratos de compra e venda relativos a viagens turísticas, é a que regula especificamente a actividade das agências de viagens, designadamente no que tange à responsabilidade que assumem perante os seus clientes – o já referido DL n.º 209/97, de 13 de Agosto, republicado pelo DL n.º 263/2007, de 20 de Junho;

9.—Nos termos dos artºs. 39.º, nºs. 1 e 2 e 40.º, n.º 1, do mencionado DL n.º 209/97, pelos eventuais danos reclamados nos autos conexos com as viagens organizadas/viagens turísticas contratadas/adquiridas à Viages Soltour, S. A., seria esta a responder perante os adquirentes dos ditos pacotes – os Autores;

10.—Por força das referidas disposições assim é, ainda que os serviços (incluindo o de transporte), tenham sido executados por terceiro;

11.—Por expressa indicação da lei, a demandada aqui contestante é parte ilegítima na presente acção, o que determina a sua absolvição da instância;

12.—À data da emissão pela Soltour do “voucher” a que correspondem os doc. nºs. 1 e 2 juntos com a P. I. (01.02.2014), o serviço de voo dos autos – WI2516 - tinha o horário original de saída de Punta Cana previsto para as 18H40 (hora de Lisboa) do dia 4 de Maio de 2014;

13.—Acontece que, entretanto, a aeronave programada para realizar aquele voo, entrou em manutenção, tendo a White de imediato procurado outra em substituição, o que se mostrou difícil por estar a decorrer o Verão IATA, ao qual está associado um acréscimo excepcional da procura de aviões;

14.—Ainda assim, conseguiu fretar à empresa HIFLY uma aeronave em regime de ACMI, com saída de Punta Cana prevista para as 22H40 UTC, de 4 de Maio, e chegada a Lisboa às 06H10 UTC;

15.—Porém, durante o serviço de voo da TAP, Lisboa-Miami, onde viajou a tripulação que iria operar o avião da HIFLY, um passageiro sofreu um ataque cardíaco, tendo a aeronave que divergir para a ilha Terceira a fim de lhe ser prestada assistência;

16.—Em consequência, aquele serviço de voo chegou atrasado a Miami, já não tendo a referida tripulação conseguido a última ligação desse dia para Punta Cana, para onde só seguiu no dia seguinte, tendo aí, à chegada, observado necessariamente o período de descanso mínimo legal depois de um voo (exigível mesmo que o tripulante tenha voado como passageiro), após o que os tripulantes que a compunham se apresentaram e iniciaram os procedimentos para a partida do serviço de voo contratado à HIFLY;

17.—No decurso destes, já com os passageiros a bordo, as

autoridades locais, alegando ter encontrado droga na bagagem de uma passageira, determinaram-lhe a saída da aeronave bem como dos seus acompanhantes, procedendo à revista de todas as bagagens;

18.—Entretanto, dada a elevada temperatura, todos os outros passageiros foram autorizados a sair do avião;

19.—Estas vicissitudes originaram novo atraso na saída do voo e, em consequência, a chegada a Lisboa também com atraso;

20.—As descritas anomalias e ocorrências que geraram o atraso, integrando manifestamente motivos de força maior - a que a White foi totalmente alheia – motivaram, ainda assim, pronta informação e imediatas providências por parte da demandada, nomeadamente o fornecimento de sua conta de refeições aos passageiros afectados nos hotéis onde estavam alojados, e o seu “transfer” para o Aeroporto de partida, que também suportou;

21.—Com o pedido indemnizatório deduzido pelos A.A. à razão de € 900,00, “per capita”, visam eles cobrar da demandada mais de 50% do custo que cada pacote de férias lhes custou individualmente em regime de tudo incluído (transporte, alojamento durante sete noites em hotel de 5 estrelas e alimentação), que gozaram integralmente.

Concluiu, a ré, pela irregularidade dos mandatos e do substabelecimento, impugnando o alegado na p.i., nomeadamente quanto a perda de dias de descanso, altas temperaturas, custos adicionais e resguardo relativo à higiene dos menores (conhecidas que são notoriamente as condições oferecidas pelos equipamentos hoteleiros de cinco estrelas), nada lhes sendo devido a título de danos patrimoniais ou outros, concluindo-se no sentido de que todas as razões acima expostas excluem a legitimidade e, em qualquer caso, a responsabilidade da demandada, improcedendo a acção, com as legais consequências.

Os autores pronunciaram-se, em 03.11.2015, na sequência do despacho de 22.10.2015, quanto às alegadas irregularidade e excepção, invocadas na contestação, concluindo não caber razão à Ré na sua alegação de ilegitimidade, devendo, a mesma improceder.

Dispensada a realização da audiência prévia, foi proferido despacho saneador, no qual o Tribunal *a quo* se pronunciou sobre a irregularidade de representação dos autores e a excepção de ilegitimidade invocadas pela ré, julgando-as improcedentes.

E, por entender que seria possível conhecer de imediato do pedido, o Tribunal *a quo* proferiu Decisão, em 24.11.2015, condenando a ré a pagar a cada um dos autores, a quantia de seiscentos euros, acrescida de juros de mora, à taxa supletiva civil, desde 24 de Agosto de 2015 até integral pagamento, sendo absolvida do demais peticionado.

Inconformada, a ré interpôs recurso de apelação, relativamente à aludida sentença e, por acórdão deste Tribunal da Relação de Lisboa, de 22.09.2016, foi revogado o proferido saneador-sentença, por se entender que os autos não continham ainda os elementos indispensáveis que habilitassem o julgador a emitir decisão, tendo sido ordenada a prossecução dos termos subsequentes da causa, com a devida produção de prova, a fim de ser ponderada a factualidade controvertida invocada pela ré, na sua contestação.

No Tribunal recorrido e, em cumprimento do aludido acórdão do TRL, foi proferido Despacho, em 17.11.2016, dispensando a realização de audiência prévia, fixando, quer o valor da causa, quer o objecto do litígio. Foi identificada a factualidade já assente, em resultado do acordo das partes e enunciados os Temas da Prova. Foram também admitidos os meios probatórios e designada data para a realização da audiência final.

Foi levada a efeito, em 01.03.2017, a audiência final, e o Tribunal *a quo* proferiu decisão, em 07.03.2017, constando do Dispositivo da Sentença, o seguinte:

Pelo exposto, condena-se a R. a pagar a cada um dos AA. a quantia de seiscentos euros, acrescida de juros de mora, à taxa supletiva civil, desde 24 de Agosto de 2015 até integral pagamento – sendo absolvida do demais peticionado.

Custas na proporção dos respectivos decaimentos (CPC 527º e 528º/4).

Registe e notifique.

De novo inconformada com o assim decidido, a ré interpôs recurso de apelação, em 12.04.2017, relativamente à sentença prolatada.

São as seguintes as CONCLUSÕES da recorrente:

i. – Provado que:

a) - A recorrente havia fretado atempadamente à companhia ‘Hifly’ uma aeronave para substituir a sua própria que estava inicialmente programada para a realização do serviço de voo dos autos (entretanto entrada em manutenção), desta forma e como é comum na aviação comercial, assegurando a sua execução;

b) - Durante o voo Lisboa-Miami – onde viajava a tripulação que iria operar o avião da ‘Hifly’ -, a aeronave divergiu para a ilha Terceira, a fim de ser prestada assistência a um passageiro – pelo que a tripulação não conseguiu a ligação Miami-Punta Cana desse dia;

c) - Quando iniciaram os preparativos do voo contratado à ‘Hifly’ (às 4h do dia 5-V) e já com os passageiros a bordo, as autoridades locais, alegando ter encontrado droga na bagagem de uma passageira, determinaram-lhe a saída da aeronave – bem como,

posteriormente, de todos os demais passageiros;

ii.—Fica demonstrado que o atraso no início efectivo do serviço de voo dos autos em Punta Cana e subsequente atraso no regresso a Lisboa, se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias com a natureza de casos de força maior, por definição emergentes de factos cuja verificação não era razoavelmente previsível e cujos efeitos não podiam ser evitados pela ora recorrente - a eles alheia -, logo, fora do seu controlo ou domínio e causa de exclusão de responsabilidade;

iii.—Estes factos de força maior não são consumidos/esvaziados em razão de a aeronave originariamente programada para realizar o voo ter entrado em manutenção, uma vez que a recorrente fretou atempadamente a outra companhia uma aeronave substituta para cumprir pontualmente o serviço – prática comum na aviação comercial -, cuja execução, embora realizada, só não se concretizou no horário previsto, como consequência directa e necessária da ocorrência daquela relevante quanto imprevisível facticidade;

iv.—A indemnização por responsabilidade civil, para além da verificação de dolo ou mera culpa, tem como pressuposto a existência de dano resultante da violação ilícita do direito de outrem (art. 483.º do CCivil);

v.—Acresce que, quer na Convenção de Montreal quer no Regulamento, o simples atraso num serviço de transporte aéreo não opera por si só, automaticamente e sem mais, o direito a indemnização;

vi.—Os factos dados como provados referidos em 1., alíneas a), b) e c), supra, resultantes de casos de força maior, por definição fora do controlo ou domínio da recorrente, excluem o dolo ou a mera culpa, mesmo que presumida, se fosse o caso, que não é, não tendo, por outro lado, ficado demonstrada/provada a existência de qualquer dano sofrido pelos Autores e, muito menos, qualquer dano decorrente ou conexo com o atraso, sobre eles impendendo esse ónus, sendo que nem sequer se propuseram fazê-lo, importando salientar, como se disse, que a mera perda de tempo, por si só, não tem a natureza de prejuízo ocasionado pela demora;

vii.—Não obstante as anomalias e ocorrências que geraram o atraso integrarem motivos de força maior, a que era alheia, a ora recorrente prestou aos passageiros a exemplar assistência descrita na contestação, cujos factos resultam também provados no âmbito da confirmação a que se alude na sentença;

viii.—A decisão recorrida terá feito errada aplicação do disposto nos artºs. 6.º e 7.º do Regulamento Comunitário, sem levar em conta o seu considerando n.º 14, tendo violado, nomeadamente, o estabelecido no art.º 19.º da Convenção de Montreal e nos artºs. 483.º, 487.º e 798.º do CCivil.

Pediu, por isso, a apelante, que a decisão recorrida seja revogada, absolvendo-se a recorrente integralmente do pedido.

O autor HUGO, apresentou contra-alegações, em 17.05.2017, propugnado pela improcedência do recurso e a confirmação da sentença recorrida e formulou as seguintes CONCLUSÕES:

i.—se bem compreendeu o Recorrido, vem a Recorrente alegar, em síntese, que, o atraso ocorrido no voo dos passageiros, entre os quais se contava o Recorrido, se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias, fora do controlo daquela.

ii.—No entanto, tal não corresponde à realidade, conforme resulta, de forma exemplar, da Doute Sentença proferida. É que, foi por culpa, única e exclusiva, da Recorrente que ocorreu o atraso do voo.

Isto porque,

iii.—A aeronave que entrou em manutenção era, conforme assumido pela Recorrente, aquela que “estava inicialmente programada para a realização do serviço de voo” (Conclusão 1 a) das alegações de recurso).

iv.—Foi a Recorrente que decidiu fretar um outro aparelho, já após ter determinado que a aeronave que entrou em manutenção seria aquela que iria realizar o voo, conforme confessa a própria Recorrente, confissão que se aceita para não mais poder ser retirada.

v.—Foi por opção e escolha da Recorrente que aquela aeronave entrou em manutenção.

vi.—Foi, precisamente, este facto inicial que, depois, terá conduzido à necessidade de se procurarem soluções alternativas, as quais não constituem circunstâncias extraordinárias, capazes de afastar a responsabilidade da Recorrente.

vii.—Não fora a entrada em manutenção da aeronave que deveria transportar os passageiros e, portanto, também o Recorrido, e não se teria verificado qualquer um dos constrangimentos que, depois, terão ocorrido.

viii.—Face ao exposto, dúvidas não restam de que, terá a Recorrente, como bem decidiu o Douto Tribunal a quo, de suportar as consequências da opção tomada e que conduziu ao atraso no voo e à consequente perda de tempo dos passageiros, entre os quais se contava o Recorrido, procedendo ao pagamento do valor indemnizatório devido.

Sem prescindir, Acresce que,

ix.—Ao contrário do que pretende deixar subentendido a Recorrente, a relação estabelecida entre aquela e os passageiros e, portanto, entre aquela e o Recorrido, é uma relação contratual, o

que, como resulta evidente, faz impender sobre a Recorrente uma presunção de culpa quanto ao cumprimento das suas obrigações, designadamente quanto à obrigação de transportar os passageiros nas exactas condições que foram contratadas, isto é, no horário que foi estipulado.

x.—Não o tendo feito, conforme resultou provado, dúvidas não restam de que, sobre a Recorrente impende a obrigação de ressarcir os passageiros no valor constante do art. 7.º, n.º 1, al. c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.

Ademais, E sempre sem prescindir,

xi.—Na génese do Regulamento (CE) n.º 261/2004 esteve, conforme resulta dos Considerandos daquele diploma, a necessidade de protecção dos passageiros/consumidores contra as recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos, na medida em que, tais recusas, cancelamentos ou atrasos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros (Considerando 2).

xii.—A forma alcançada pelo Regulamento para acautelar os danos referidos no Considerando 2, sofridos pelos passageiros, foi a imposição da obrigação de indemnização às transportadoras — como é o caso da Recorrente —, conforme se extrai do Considerando 12 do Regulamento. De notar que, uma das obrigações das transportadoras aéreas consiste na prestação de informação aos passageiros sobre a possibilidade de exigirem àquelas o valor indemnizatório constante do Regulamento.

xiii.—Para que tenha aplicação o Regulamento, mais propriamente, para que haja obrigação de pagamento da indemnização, exige aquele, como condição objectiva, por aplicação conjugada dos arts. 6.º e 7.º do Regulamento e da jurisprudência do Tribunal de Justiça, que se verifique um atraso considerável no voo programado.

xiv.—No caso dos autos, tal atraso foi de 8 horas e 13 minutos. Esse atraso, rectius, a perda de tempo sofrida pelos passageiros, bem como, a necessidade de serem realojados, depois de já se encontrarem no aeroporto e as viagens de transfers a mais que necessitaram de fazer, por causa do sucedido (de notar que dois dos passageiros eram menores com meses de idade), constituíram os danos sofridos por aqueles e, portanto, pelo Recorrido — danos não patrimoniais que, pela gravidade que apresentam, merecem a tutela do direito.

xv.—Ainda a propósito dos danos sofridos pelo Recorrido e demais passageiros, leia-se o que, exemplarmente, decidiu esta Douta Relação, no aresto de 29-05-2013, proc. n.º 282/11.2TJLSB.L1-6: “IV. Com o atraso considerável de um voo aéreo, superior a três horas, o passageiro sofre sérios incómodos, que, pela sua gravidade, justificam o seu ressarcimento mediante a fixação de

indemnização. V. A indemnização está limitada ao valor e €600,00, nos termos da alínea c) do n.º 1 do art. 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.”.

xvi.—Por seu turno, tais danos tiveram como, como vindo de expor, causa directa e necessária a actuação da Recorrente.

xvii. —Preenchidos aqueles requisitos – o que se verifica nos presentes autos –, fica a transportadora aérea obrigada ao pagamento da indemnização fixada nos termos previstos no art. 7.º do Regulamento, conforme bem decidiu o Douto Tribunal a quo. De notar que, o art. 7.º do Regulamento estipula um valor indemnizatório fixo, não havendo lugar a qualquer juízo quanto à possibilidade de redução ou incremento daquele montante.

xviii. —Perante tudo o exposto, também por aqui não merece a Douta Sentença censura, devendo ser mantida, o que se requer.

Colhidos os vistos legais, cumpre apreciar e decidir.

II.—ÂMBITO DO RECURSO DE APELAÇÃO

Importa ter em consideração que, de acordo com o disposto no artigo 635º, nº 4 do Código de Processo Civil, é pelas conclusões da alegação da recorrente que se define o objecto e se delimita o âmbito do recurso, sem prejuízo das questões de que o tribunal *ad quem* possa ou deva conhecer oficiosamente, apenas estando este tribunal adstrito à apreciação das questões suscitadas que sejam relevantes para conhecimento do objecto do recurso.

Assim, e face ao teor das conclusões formuladas, a solução a alcançar pressupõe a ponderação sobre: ***A VERIFICAÇÃO DE ERRO DE JULGAMENTO NA SUBSUNÇÃO JURÍDICA ADUZIDA, TENDO EM CONSIDERAÇÃO OS FACTOS APURADOS, o que implica a análise:***

i.—DA CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO;

ii.—AS FONTES DO SISTEMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS;

iii.—DO CONCEITO DE ATRASO NA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS.

iv.—DA EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

(o conceito de circunstâncias extraordinárias)

III.—FUNDAMENTAÇÃO

A—FUNDAMENTAÇÃO DE FACTO

Foi dado como provado na sentença recorrida, o seguinte:

- 1.—Os AA. adquiriram nove viagens de ida e volta, com partida de Lisboa e destino Punta Cana.
- 2.—Os voos deveriam ser assegurados pela R..
- 3.—O regresso de Punta Cana com destino a Lisboa encontrava-se previsto para o dia 4 de Maio de 2014, pelas 18h40 (hora local), e, a chegada a Lisboa, para as 7h10 (hora local) do dia 5 de Maio.
- 4.—O voo de regresso ‘WI2516’ da R. (6.094 kms) chegou a Lisboa às 15h23 (hora local) do dia 5 de Maio de 2014 (e partiu de Punta Cana às 7h10).
- 5.—A aeronave programada para realizar o voo entrou em manutenção – tendo a R. fretado à ‘Hifly’ uma aeronave para o efeito.
- 6.—Durante o voo Lisboa-Miami – onde viajava a tripulação que iria operar o avião da ‘Hifly’ –, a aeronave divergiu para a ilha Terceira, a fim de ser prestada assistência a um passageiro – pelo que a tripulação não conseguiu a última ligação Miami-Punta Cana desse dia.
- 7.—Quando iniciaram os preparativos do voo contratado à ‘Hifly’ (às 4h do dia 5-V) e já com os passageiros a bordo, as autoridades locais, alegando ter encontrado droga na bagagem de uma passageira, determinaram-lhe a saída aeronave – bem como, posteriormente, de todos os demais passageiros.

B—FUNDAMENTAÇÃO DE DIREITO

Insurge-se a ré contra a sentença recorrida que a condenou no pagamento da quantia de € 600,00 a cada um dos autores, acrescida de juros moratórios, por entender que na mesma se efectuou uma errada aplicação dos artigos 6º e 7º do Regulamento (CE) nº 261/04, de 11 de Fevereiro, não tendo observado o disposto no artigo 19º da Convenção de Montreal.

Vejamos que lhe assiste razão,

ii)—DA CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

A presente acção tem como fundamento a responsabilidade civil contratual, já que os autores invocaram a celebração, com a ré, de um contrato de transporte aéreo e, efectivamente, provado ficou que os autores adquiriam viagens de ida e volta de avião – Lisboa/Punta Cana - que foram asseguradas pela ré e nas quais ocorreram atrasos no regresso de Ponta Cana para Lisboa (a chegada estava prevista para às 7H10 do dia 04.05.2014 e acabou

por chegar às 15H23 desse mesmo dia).

Define ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Manual de Direito Comercial*, I Volume, Almedina, 2001, 527, o contrato de transporte, em sentido técnico jurídico, como *a deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas ou de bens, de um local para outro.*

Assim, o contrato de transporte é caracterizado como aquele pelo qual uma pessoa – o transportador – se obriga perante outra – o interessado ou expedidor – a providenciar o deslocamento de pessoas ou de bens de um local para outro.

O contrato de transporte é uma prestação de serviço que tem como finalidade a colocação da pessoa ou do bem, de forma íntegra, no local de destino.

O contrato de transporte é, portanto, um negócio jurídico representativo de uma prestação de serviços, por meio do qual o transportador compromete-se a deslocar, de forma organizada e mediante o controle da atividade, pessoas ou mercadorias de um lugar para outro, em favor de outrem (passageiro ou expedidor) ou de terceiros (destinatário), mediante uma vantagem económica.

Consideram-se, como elementos essenciais do contrato de transporte:

- a)- a deslocação do passageiro ou da mercadoria;
- b)- o exercício de uma actividade organizacional;
- c)- a autonomia e controle da actividade operativa de deslocação do passageiro ou da mercadoria por parte do transportador;
- d)- a incolumidade (necessidade de que a deslocação de passageiros ou mercadorias cheguem incólumes ao local de destino, o que compreende a obrigação por parte do transportador, do dever de segurança e vigilância em relação ao passageiro e de custódia em relação à mercadoria transportada].
- e)- a remuneração, contrapartida da prestação do transporte, ou seja, o preço que deverá ser pago pela prestação do serviço, denominado de tarifa, para o transporte de passageiro, e de frete, para o transporte de mercadoria.

O contrato de transporte aéreo de passageiros, por seu turno, pode ser classificado como o contrato pelo qual uma entidade se obriga a transportar um indivíduo (o passageiro) e sua bagagem de um lugar para outro utilizando uma aeronave.

O contrato de transporte aéreo apresenta especificamente as seguintes características:

a.- Consensual, pois consegue-se com a simples troca de consentimento dos contratantes, isto é, o transportador obriga-se

a “remover” a coisa ou a pessoa e a outra parte, a pagar o preço. No transporte de passageiros, o contrato forma-se a partir do momento em que é adquirido o bilhete, ficando o transportador com a obrigação de realizar a condução do passageiro de um lugar para outro, mediante o cumprimento da obrigação deste último, o pagamento do preço, sendo que o desembarque do passageiro, determina a conclusão do contrato;

b.- Bilateral, pois gera obrigações para ambas as partes, de um lado a obrigação do transporte sob determinadas condições, do outro a obrigação de pagamento do preço;

c.- Oneroso, pois as vantagens e obrigações são alcançadas pelos dois contratantes, exceptuando-se o caso deste ser gratuito;

d.- Não solene, por não depender de formalidade especial.

e.- É normalmente um contrato de adesão.

ii)—AS FONTES DO SISTEMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS;

Ao contrato de transporte aéreo internacional tem aplicação a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, efectuada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, ratificada por todos os Estados da União Europeia e transposta para a ordem jurídica nacional através do Decreto-Lei n.º 39/2002, de 27 de Novembro, bem como o Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Fevereiro de 2004, que entrou em vigor em 17 de Fevereiro de 2005, e que estabelece regras comuns aos Estados-Membros para a indemnização e a assistência de passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revogou o Regulamento (CEE) n.º 296/1991.

Decorre do artigo 19.º do Decreto-Lei 39/2002, sob a epígrafe “Atrasos” que: *a transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante do atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adoptaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adoptar tais medidas.*

E, de harmonia com o disposto no n.º 1 do artigo 22.º do aludido diploma: *No transporte de pessoas, em caso de dano causado por atraso, conforme especificado no artigo 19.º, a responsabilidade da transportadora está limitada a 4150 direito de saques especiais por passageiro.*

Direitos de saque especiais (DSE)/Special Drawing Rights (SDR),

que se alude no artigo 23.º, são uma forma de activo financeiro internacional criado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em 1970 e que é por ele administrado. São apenas trocados entre bancos centrais, não sendo utilizados nas transacções comerciais e igualmente utilizados como unidade de conta internacional, sendo o seu valor determinado através da média ponderada das cinco principais moedas do comércio internacional. E, a cotação do DSE é diária e poderá ser obtida através do site do Banco de Portugal em www.bportugal.pt.

Pode assim entender-se que a responsabilidade da transportadora assenta na verificação dos seguintes pressupostos: cumprimento defeituoso do contrato de transporte (por exemplo, atraso de pessoas e/ou bagagens); na existência de danos; na inexistência de diligências adequadas a evitar o dano e, naturalmente, no nexo de causalidade entre o acto danoso e o próprio dano.

A transportadora responderá, portanto, por culpa presumida e de forma limitada, podendo esta eximir-se dessa responsabilidade, invocando a causa de exclusão da responsabilidade prevista na 2ª parte do artigo 19.º ou a culpa exclusiva ou concorrente do passageiro, prevista no artigo 20.º da Convenção.

Sucede, por outro lado, que a União Europeia adoptou, ao longo dos anos, algumas medidas legislativas pontuais de carácter genérico, o que criou a sensação de que a preocupação pelos direitos do passageiro aéreo já se fazia sentir. Abordou matérias como as relativas às viagens, férias e circuitos organizados (*Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho*); relativas à atribuição de compensações por recusa de embarque (*Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de Fevereiro*); relativas à responsabilidade civil das transportadoras em caso de acidente (*Regulamento CE n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro, alterado pelo Regulamento CE n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio*); criou um sistema informatizado de reservas (*Regulamento CEE n.º 2299/89 do Conselho, de 24 de Julho, alterado pelo Regulamento CEE n.º 3089/93 do Conselho, de 29 de Outubro e pelo Regulamento CE n.º 323/1999 do Conselho, de 8 de Fevereiro*).

A Comissão Europeia vinha desenvolvendo a ideia de que era necessária uma política geral de protecção dos passageiros aéreos e, em Junho de 2000, lançou uma campanha de sensibilização dos passageiros para os seus direitos, reunidos na então chamada “*Carta dos Direitos do Passageiro*”, afixada nos aeroportos europeus. Surgem assim enunciados os direitos dos passageiros relativamente a voos e reservas, indemnizações em caso de acidente, bem como os direitos adquiridos em função da

aquisição de férias organizadas, com um panorama da respectiva legislação da União que protege esses direitos.

Também o Conselho Europeu, numa Resolução datada de 2 de Outubro de 2000, atenta para o facto de os passageiros aéreos não se encontrarem suficientemente informados acerca dos seus direitos, e alerta para a situação de desequilíbrio entre passageiro e operador aéreo. Eram, pois, prioridades do Conselho, a informação diligente do passageiro, com uma clarificação dos contratos, especificando os direitos deste em caso de atrasos ou quaisquer imprevistos, a publicação de relatórios regulares sobre o desempenho das companhias, o reforço da protecção dos direitos dos passageiros, nomeadamente em relação a alterações de preço após reserva e compensação ou reembolso em caso de atraso, uma melhoria da qualidade do serviço prestado, a assistência a deficientes.

Finalmente, no Regulamento CE n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que revogou o Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de Fevereiro, na altura vigente, estabeleceram-se 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.

Para verificar a aplicação deste Regulamento, cada Estado-Membro nomeou um organismo nacional responsável, com o objectivo de se encarregar das reclamações dos passageiros dos transportes aéreos no respectivo território. O INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, foi nomeado o organismo nacional responsável pela execução do mesmo.

O âmbito de aplicação do Regulamento rege-se, como se estabelece no seu n.º 1, pelo princípio da conexão territorial, aplicando-se a todas as relações contratuais que se estabeleçam entre passageiros e transportadoras (independentemente da sua origem) cujo serviço de transporte se inicie num Estado-Membro desde que a transportadora seja comunitária.

Resulta do artigo 5º do aludido Regulamento (“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 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.

E, decorre do artigo 6.º (Atrasos) que:

1.—Quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar:

a)-Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b)-Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c)-Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b), a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:

i.—a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e

ii.—quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e

iii.—quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, a assistência

especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º

2.—De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância.

Estatui, por seu turno, o artigo 7 do Regulamento (“direito a indemnização”):

2.—Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

- a)- 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;*
- b)- 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;*
- c)- 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).*

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.

3.—Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

- a)-Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou*
- b)-Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou*
- c)-Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b), a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.*

3.—A indemnização referida no n.º 1 deve ser paga em numerário, através de transferência bancária electrónica, de ordens de pagamento bancário, de cheques bancários ou, com o acordo escrito do passageiro, através de vales de viagem e/ou outros serviços.

4.—As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.

Diz-se também no artigo 8.º (“direito a reembolso ou reencaminhamento”).

1.—Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:

- a) -O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7, 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;

b) -um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

c) -O reencaminhamento, em condições de transporte equivalente, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou

d) -O reencaminhamento, em condições de transporte equivalente, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

(...)

E, prevê-se no artigo 9 (“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 oferecidos aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio electrónico.

(...)

Assim e sintetizando, decorre do aludido Regulamento que, dependendo das circunstâncias na origem das perturbações verificadas durante a viagem, as transportadoras aéreas deverão:

i)-prestar assistência aos passageiros, nomeadamente oferecendo refeições, bebidas, chamadas telefónicas e, eventualmente, alojamento e transporte, quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos o dia após a hora de partida previamente anunciada (artigos 5º e 6º);

ii)-propor o reencaminhamento e o reembolso de parte ou da totalidade do preço do bilhete, dependendo do período de atraso em causa e da distância do voo (artigos 5º, 6º e 8º);

iii)-pagar uma indemnização de montante fixo até 600 EUR por passageiro, conforme a distância do voo (artigo 7º); e,

iv)-informar os passageiros, de forma proativa, sobre os seus direitos (artigo 14º).

Dos enunciados preceitos do Regulamento Comunitário poderá concluir-se que os atrasos apenas dão origem ao “direito a assistência”, enumerado nos artigos 8º, nº 1, alínea a) e 9º, e já não ao “direito a indemnização”, aludido no artigo 7º.

Muito embora seja admissível questionar a existência de alguma incongruência entre o que decorre da Convenção e o que resulta do Regulamento, parecendo este reconhecer aos passageiros o direito a indemnização, distinta da estabelecida no artigo 22º da Convenção, quer nos limites, quer nas exclusões de responsabilidade que estabelece, a verdade é que a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia tem propugnando pela sua compatibilização.

Com efeito, a jurisprudência do TJUE tem tido uma influência decisiva na interpretação do citado Regulamento. E, nomeadamente nos processos C-344/04 (Ac. 10.02.2006 – IATA) – <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62004CJ0344&rid=1>), (ac. 10.01.2006 ELFA-A, C 581/10 e C 629/10) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1510664990980&uri=CELEX:62010CJ0581>, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou a sua total compatibilidade com a Convenção de Montreal e as complementaridades existentes entre ambos os instrumentos jurídicos.

Igualmente se tem defendido que as diferentes situações de atraso previstas no Regulamento n.º 261/2004, são compatíveis com o artigo 19.º da Convenção de Montreal, que faz parte integrante da ordem jurídica da União e que alude a um conceito de «atraso no transporte aéreo de passageiros», sem especificar em que fase desse transporte deve ser constatado o atraso em questão (v. acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, *C-344/04*, *Colet., p. I-403*, n.º 36; e de 6 de maio de 2010, Walz, *C-63/09*, *Colet., p. I-4239*).

ii)—O CONCEITO DE ATRASO NA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS.

O conceito de atraso no transporte aéreo internacional não se encontra definido nem na Convenção de Montreal, nem no Regulamento n.º 261/2004.

O artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe, como acima ficou dito, que, em caso de cancelamento de um voo, os passageiros afectados têm o direito de receber uma indemnização da transportadora aérea operadora, nos termos do artigo 7.º desse Regulamento.

Em contrapartida, não decorre expressamente da redacção do Regulamento n.º 261/2004 que os passageiros de voos atrasados beneficiem desse direito.

Todavia, como o Tribunal de Justiça tem reiteradamente repetido na sua jurisprudência, na interpretação de uma disposição de direito comunitário, há que atender não apenas aos respectivos termos, mas também ao seu contexto e aos objectivos prosseguidos pela regulamentação em que se insere (v., designadamente, acórdãos de 19 de Setembro de 2000, Alemanha/ Comissão, C-156/98, Colect., p. I-6857, n.º 50, e de 7 de Dezembro de 2006, SGAE, C-306/05, Colect., p. I-11519, n.º 34).

Sobre a matéria aqui em análise, tem sido recorrentemente preconizado na jurisprudência do TJUE que, quando os passageiros são vítimas de um atraso considerável, ou seja, de uma duração igual ou superior a três horas, os mesmos devem dispor de um direito a indemnização, com fundamento no artigo 7º do Regulamento nº 251/2004, à semelhança dos passageiros cujo voo inicial foi cancelado, e aos quais a transportadora aérea não está em condições de oferecer o reencaminhamento nos termos previstos no artigo 5º, nº 1, alínea c), iii) do aludido Regulamento.

Este entendimento radica na circunstância de se considerar que esses passageiros também sofrem uma perda de tempo irreversível e, portanto, um prejuízo análogo – v. para além dos Acs.TJ 19/11/2009 C-402/07 e C-432/07, os casos Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, nº 32 e jurisprudência aí referida, Acórdãos Sturgeon, nºs 60 e 61, de 23 de Outubro de 2012, Nelson, C-581/10 e C-629/10, nºs 34 e 40

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CJ0011&qid=1472769547324&from=EN;](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CJ0011&qid=1472769547324&from=EN)
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1472769547324&uri=CELEX:62010CJ0581>

E, dado que esse prejuízo se materializa, no que diz respeito aos atrasos de voos, à chegada ao destino final, o Tribunal de Justiça já decidiu que um atraso deve ser apreciado, para efeitos da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, em relação à hora de chegada a esse destino (v. acórdãos, já referidos, Sturgeon e Nelson).

Concretizando, no ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção) de 26 de fevereiro de 2013 - processo C-11/11, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62011CJ0011&rid=1>, considerou-se que: *O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que é devida uma*

indenização, com fundamento no mesmo artigo, ao passageiro de um voo com correspondências que sofreu um atraso na partida de uma duração inferior aos limites fixados no artigo 6.º do referido regulamento, mas que chegou ao seu destino final com um atraso igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, dado que a referida indenização não está sujeita à existência de um atraso na partida e, por conseguinte, não depende do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no dito artigo 6.º

E, no supra citado ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção) 23 de outubro de 2012 processos apensos C-581/10 e C-629/10 considerou-se que: O Regulamento n.º 261/2004 visa garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, independentemente do facto de se encontrarem numa situação de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso do voo, uma vez que são todos vítimas dos mesmos sérios transtornos e inconvenientes ligados ao transporte aéreo (v. acórdão Sturgeon). A indenização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 permite compensar a perda de tempo sofrida pelos passageiros sem que estes tenham de provar que sofreram um dano individualizado. Esta medida permite assim garantir um nível elevado de protecção dos passageiros.

No ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção) de 19 de Novembro de 2009 (Processo apensos C-402/07 e C-432/07), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CA0402&rid=1>, igualmente se considerou que: 1) Os artigos 2.º, alínea l), 5., º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indenização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, devem ser interpretados no sentido de que não se pode considerar que um voo atrasado, independentemente da duração do atraso, e mesmo que esta seja considerável, foi cancelado, quando se realiza em conformidade com a programação inicialmente prevista pela transportadora aérea. 2) Os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indenização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indenização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea (...).

E, por forma a ultrapassar as desigualdades entre idênticas situações, entendeu, justamente, a jurisprudência do TJUE, que importaria interpretar o Regulamento n.º 261/2004 no sentido de que os passageiros de voos com atrasos consideráveis poderiam invocar a mesma indemnização que os passageiros de voos cancelados, ou seja, a prevista no artigo 5º, n.º 1 alíneas c) iii) do Regulamento.

É que, a perda de tempo resultante de um atraso considerável constitui um inconveniente semelhante às situações de recusa de embarque ou de cancelamento de voo. E, sendo sofrida tal perda de tempo, de forma idêntica por todos os passageiros de voos com considerável atraso, tendo em conta o seu carácter irreversível e, nomeadamente a falta de conforto daí decorrente, será razoável repará-los, através de uma medida estandardizada, sem ser necessário proceder a qualquer apreciação da situação individual de cada passageiro em causa, nem aferir do nexo de causalidade entre o atraso por tempo igual ou superior a três horas relativamente à hora de chegada inicialmente prevista e a perda de tempo considerada necessária para dar origem ao direito a indemnização fixa, atribuída nos termos do artigo 7º do Regulamento n.º 261/2004.

Sucede que, se os passageiros de voos atrasados não adquirissem um direito a indemnização, seriam tratados de maneira menos favorável, apesar de perderem o mesmo tempo (três horas ou mais), aquando do seu transporte, sendo certo que nenhuma consideração objectiva poderia justificar tal diferença de tratamento.

Sendo análogos os prejuízos sofridos pelos passageiros aéreos em caso de cancelamento ou de atraso considerável, os passageiros de voos atrasados e os passageiros de voos cancelados não podem ser tratados de maneira diferente, sob pena de se violar o princípio da igualdade de tratamento.

E, entendendo a jurisprudência do TJEU que a perda de tempo subjacente a um atraso considerável de voo constitui um inconveniente na acepção do Regulamento n.º 261/2004 e, não sendo qualificável como «*dano que resulte de um atraso*», na acepção do artigo 19.º da Convenção de Montreal, mostra-se compatível com o artigo 29º da Convenção de Montreal, posto que o Regulamento é, nesta parte, complementar daquele, colocando-se a montante do disposto neste último normativo - v. neste sentido, os já citados acórdãos IATA e ELFAA.

Ora, a esta interpretação jurisprudencial do TJUE subjaz, na verdade, o objectivo do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que

decorre dos seus Considerandos 1º ao 4º, e em particular do Considerando 1º, que o Regulamento visa garantir um elevado nível de protecção dos passageiros aéreos, independentemente do facto de se encontrarem numa situação de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso do voo, uma vez que são todos vítimas dos mesmos sérios transtornos e inconvenientes ligados ao transporte aéreo.

Acresce que consistindo o objectivo do Regulamento n.º 261/2004, no reforço da protecção dos passageiros aéreos, mediante a reparação dos prejuízos causados aos interessados quando do transporte aéreo, as situações abrangidas por esse regulamento devem ser comparadas, nomeadamente, em função do tipo e da importância dos diferentes inconvenientes e dos prejuízos sofridos pelos passageiros em causa, razão pela qual se mostra correcta a interpretação seguida pela jurisprudência do TJUE – *à qual se adere* – impondo-se a comparação da situação dos passageiros de voos consideravelmente atrasados com a dos passageiros de voos cancelados, podendo ambos invocar o direito à indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, quando o tempo que perderam por causa desses voos seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea e objecto do contrato de transporte celebrado com o passageiro.

Urge, pois, tomar em consideração a jurisprudência do TJUE, na análise do caso concreto, não podendo os Tribunais nacionais deixar de ponderar nas soluções jurisprudenciais decorrentes daquele Tribunal, já que a jurisprudência relativa à interpretação e aplicação do Regulamento Comunitário oferecem critérios de grande utilidade para os tribunais nacionais, impondo-se um entendimento em conformidade.

In casu, e face à factualidade apurada, há que concluir que os autores celebraram com a ré um contrato de transporte aéreo, já que esta assegurou àqueles a realização de voos relativos a nove viagens de ida e volta, com partida de Lisboa e destino Punta Cana e, estando prevista a chegada a Lisboa, no voo de regresso, às 7h10 do dia 5 de Maio de 2014, o mesmo só chegou a Lisboa, às 15h23 desse mesmo dia – v. *N.ºs 1 a 4 da Fundamentação de Facto*.

Entende-se, assim, face à interpretação dada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça – *com a qual se concorda* – que ao caso haverá lugar à indemnização prevista no artigo 7º, nº 1 alínea c) do Regulamento (CE) Nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Fevereiro de 2004, uma vez que está em causa um atraso considerável de voo, superior a oito horas ao previsto aquando da celebração do contrato.

De resto, como se tem entendido na jurisprudência nacional, a jurisprudência do TJUE tem predominantemente um carácter vinculativo, com relação às matérias abrangidas pelo direito comunitário, sendo o mesmo um corolário da obrigatoriedade de reenvio imposta pelo Tratado de Roma (*artigo 177º da sua redacção inicial, actual artigo 234º*).

Como bem se refere no Ac. TRL de 16.05.2017 (Pº 197/14.2YHLSB.L1-7), acessível em www.dgsi.pt, citando o Ac. TJ de 07/12/2006 que remete para os Acs. desse Tribunal de 09/11/2000, Yiadom, C.357/98 e de 06/02/2003, Sena, C-245/00: *A aplicação uniforme do direito comunitário e do princípio da igualdade determina que as disposições comunitárias sejam interpretadas pelos Estados-Membros, de forma autónoma, mas uniforme.* (v. a título exemplificativo C.357/98 - <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:61998CJ0357&rid=1>).

Com efeito, razões de uniformidade e de igualdade, implicam a necessária adequação dos julgamentos dos Tribunais dos Estados Membros da União Europeia com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, por forma à salvaguarda da segurança e confiança jurídicas, indispensáveis ao normal funcionamento do comércio jurídico, sobretudo na área que aqui está em causa.

Mas será que a ré/apelada logrou afastar a presunção de culpa que sobre ela impende, tanto mais que está em causa uma situação de responsabilidade contratual, questão que se analisará subsequentemente.

iv.—DA EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

(o conceito de circunstâncias extraordinárias)

Nos termos do artigo 19.º da Convenção de Montreal, uma transportadora pode ser isenta de responsabilidade pelo dano resultante de atraso *«se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adoptaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adoptar tais medidas»*.

Pode, pois, a transportadora aérea eximir-se da responsabilidade em duas situações:

a)- se demonstrar que usou de toda a diligência devida para evitar o dano resultante do atraso (*diligência devida*) ou

b)- Se o atraso lhe não é imputável ou lhe é estranho (*impossibilidade ou culpa alheia*).

Neste último caso, poderá invocar, por exemplo, que o atraso se ficou a dever:

- i.— a *casos de força maior* (condições meteorológicas imprevisíveis ou insuperáveis (wind shear), guerra, actos de terrorismo ou pirataria, outros actos de terceiros que possam influir com a operação normal da aeronave, bird strike, falhas técnica do equipamento, etc.) e ou
- ii.— a *causas imputáveis a outros operadores do sector aéreo* sobre os quais não tem qualquer influência, controlo ou domínio (greves ou deficiente funcionamento dos serviços de administração do aeroporto, do controlo do tráfego aéreo, aduaneiras, de fronteiras, sanitárias, de segurança ou outras, falhas técnicas nas infraestruturas e sistemas informáticos ou nos sistemas de segurança).

Algumas das situações supra referidas vêm, todavia, sendo objecto de reservas e condicionamentos. Na situação mais relevante e frequente – *falha técnica do equipamento* - a jurisprudência do TJEU tem recusado liberar a responsabilidade do transportador, nos seguintes casos:

- a)- quando este, tendo sido detectada uma avaria de gravidade séria, tenha decidido manter a aeronave em operação sem reparar previamente a anomalia;
- b)- quando haja atraso por avaria pouco relevante e de risco não essencial; ou
- c)- quando tenha havido incumprimento das obrigações de revisão e manutenção periódica do equipamento. Por exemplo, no caso Sturgeon/Böck, o TJUE decidiu que avaria técnica não configura circunstância extraordinária excepto se decorrer de eventos não inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea ou escapar ao seu controlo efectivo.

Por outro lado, o Regulamento n.º 261/2004, tem como objectivo equilibrar os interesses dos passageiros aéreos e das transportadoras aéreas, estabelecendo, por um lado, alguns direitos a favor dos passageiros, mas prevendo, simultaneamente, no Considerando 15º e no artigo 5.º, n.º 3, que as transportadoras aéreas não estão obrigadas a pagar uma indemnização se provarem que o cancelamento ou o atraso considerável se deveram a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente devido a circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora aérea (acórdão Sturgeon, Ac. 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Colet., p. I-11061, e Nelson).

Nos termos do Regulamento, a transportadora será isenta de responsabilidade, não sendo obrigada a pagar a indemnização

pelo cancelamento do voo previsto no artigo 7.º, se puder provar a ocorrência de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

Expõem-se, de resto, no considerando n.º 14 do Regulamento que:
“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”. (bold nosso).

Por sua vez, o supra referido Considerando Nº 15, complementa e esclarece que se deve considerar também existirem circunstâncias extraordinárias quando o impacto de “*uma decisão de gestão do tráfego aéreo*” relativa a uma aeronave determinada num dia concreto, provoque atraso considerável, atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea ter feito todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.

Importa salientar que, enquanto no artigo 5º, nº 3 do Regulamento se faz referência ao conceito de «*circunstâncias extraordinárias*», este conceito não encontra respaldo no artigo 19.º da Convenção de Montreal, nem em qualquer outra disposição desta.

Esse conceito tão pouco é definido nos outros artigos do referido regulamento, não figurando o conceito de circunstâncias extraordinárias entre os que estão definidos no artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004.

É jurisprudência constante que, a determinação do significado e do alcance dos termos para os quais o direito comunitário não fornece nenhuma definição, deve fazer-se de acordo com o sentido habitual destes na linguagem comum, tendo em atenção o contexto em que são utilizados e os objectivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte.

Além disso, quando esses termos figuram numa disposição que constitui uma derrogação a um princípio ou, mais especificamente, a normas comunitárias que se destinam a proteger os consumidores, devem ser lidos de modo a permitir

uma interpretação estrita dessa disposição (v., neste sentido, acórdão de 10 de Março de 2005, *easyCar*, C-336/03, Colect., p. I1947, n.º 21).

O próprio preâmbulo de um acto comunitário é susceptível de precisar o conteúdo deste, como sucede com o Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, nomeadamente, os já citados acórdãos de 10 de Janeiro de 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, Colect., p. I-403, n.º 76).

Constituem, portanto, circunstâncias extraordinárias, na acepção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, casos de força maior ou fenómenos naturais que não correspondem a problemas técnicos e que, como tal, são alheios à transportadora aérea.

Na verdade, à luz do citado artigo 5º, nº 3, a transportadora é isenta de responsabilidade, não sendo obrigada a pagar indemnização nos termos do artigo 7º, se puder provar a ocorrência de “*circunstância extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis*”.

Todavia, muito embora a possibilidade de invocação de «*circunstâncias extraordinárias*», o que permite às transportadoras aéreas exonerarem-se do pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, só estar consignada no artigo 5.º, n.º 3, desse regulamento, que diz respeito ao cancelamento de voos, o Considerando 15º do referido Regulamento enuncia que essa justificação também pode ser invocada quando uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia, provoque «um atraso considerável [ou] um atraso de uma noite». Como o conceito de atraso considerável é referido no contexto de circunstâncias extraordinárias, deve entender-se que o legislador também ligou esse conceito ao direito a indemnização.

Uma vez que nem todas as circunstâncias extraordinárias isentam de responsabilidade, conclui-se que quem as pretende invocar é que tem o respectivo ónus da prova, devendo, além disso, fazer prova que as mesmas não poderiam ter sido evitadas através de medidas que, no momento em que ocorreram essas circunstâncias extraordinárias, respondiam nomeadamente às condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa.

Questiona-se por vezes se o regime de “*circunstâncias extraordinárias*” consagrado no artigo 5º, nº 3 do Regulamento e estendido, pela jurisprudência do TJUE, ao atraso, é compatível ou totalmente compatível com o regime da Convenção de

Montreal. Defendeu-se, de modo afirmativo, nomeadamente, nos acórdãos IATA e ELFAA, aí se tendo sustentado que o artigo 19.º da Convenção de Montreal e o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 se situam em contextos diferentes.

Enquanto os artigos 19.º e seguintes da Convenção regem as condições em que, no caso de atraso num voo, os passageiros interessados podem propor acções destinadas a obter a reparação individualizada dos danos, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 prevê medidas de reparação uniformes e imediatas, independentes daquelas cujas condições de exercício são fixadas pela Convenção de Montreal, tendo lugar a montante desta.

Quanto à questão de saber se há que interpretar a causa de isenção enunciada no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 em consonância com o disposto na Convenção de Montreal, em especial no seu artigo 19.º, a jurisprudência do TJUE tem referido expressamente que essa Convenção faz parte integrante da ordem jurídica comunitária. Por outro lado, resulta do artigo 300.º, n.º 7, do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, que as instituições da Comunidade estão vinculadas pelos acordos celebrados por esta e, por conseguinte, esses acordos primam sobre os actos de direito comunitário derivado (v. *acórdão de 10 de Julho de 2008, Emirates Airlines, C-173/07*).

Assim, deve a transportadora aérea provar que, mesmo que tivesse lançado mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, não poderia ter evitado que as circunstâncias extraordinárias com que foi confrontada levassem ao cancelamento do voo ou o atraso considerável, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante.

Defendeu-se no ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção), de 22 de Dezembro de 2008 (o já citado C-549/07 - Wallentin-Hermann) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CJ0549&rid=1> que: *O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico detectado numa aeronave e que implica o cancelamento de um voo não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na acepção dessa disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da*

actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo. 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.

Igualmente se referiu no já anteriormente citado Acórdão do TJUE de 19.11.2009 (Pº C-402/07 e C-432/07), que: (...) tal atraso não confere aos passageiros o direito a uma indemnização, se a transportadora aérea puder provar que o atraso considerável se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente circunstâncias que escapam ao controlo efectivo da transportadora. O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico numa aeronave, que implica o cancelamento ou o atraso de um voo, não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo.

No processo C-549/07 (*Wallentin-Herrman*), o Tribunal de Justiça considerou que um problema técnico numa aeronave não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias».

Não se pode, contudo, excluir que problemas técnicos constituam *circunstâncias extraordinárias*, desde que decorram de eventos não inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e que escapem ao controlo efectivo desta última. É o que sucede, por exemplo, na situação em que o construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea em causa ou uma autoridade competente revela, quando esses aparelhos já estão ao serviço, que os mesmos têm um defeito de fabrico oculto que afecta a segurança dos voos. O mesmo vale para os danos causados às aeronaves por actos de sabotagem ou de terrorismo.

Finalmente, importa salientar que, sendo o objectivo do Regulamento Comunitário, como acima se mencionou, *defender os interesses dos passageiros dos transportes aéreos, garantindo que*

as transportadoras aéreas asseguram um nível elevado de proteção dos passageiros em caso de perturbações durante a viagem, tendo simultaneamente em conta as implicações financeiras para o sector dos transportes aéreos e velando por que as transportadoras aéreas operem em condições uniformes num mercado liberalizado, está já em estudo uma Proposta de Regulamento (Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho no intuito de alteração do Regulamento (CE) n.º 261/2004 – 2013/0072 (COD) <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/files/download/082dbcc53d6d6997013d8c4aefd405e5.do..>, no sentido de, expressamente, se consagrar o direito a indemnização em caso de atrasos consideráveis, e ainda proceder a uma clarificação da definição de «circunstâncias extraordinárias» em consonância com a decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia no processo C-549/07 (Wallentin-Herman), ou seja, circunstâncias que, «pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efectivo».

Ademais, para uma maior segurança jurídica, a proposta introduz um elenco de circunstâncias que devem ser consideradas extraordinárias e de circunstâncias que o não devem ser (artigo 1.º, n.º 1, alínea e), da proposta – artigo 2.º, alínea m), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 alterado – e anexo I).

Regressando ao caso dos autos, e considerando o entendimento restritivo dado pela jurisprudência do TJUE aos casos de “circunstâncias extraordinárias”, situações especificamente não inerentes ao exercício normal da actividade da transportadora aérea e que escapem ao seu controlo efectivo, forçoso é concluir que a questão fundamental que deu origem ao incumprimento contratual se ficou a dever ao facto de a ré, já após ter programado a sua aeronave para efectuar a viagem contratada pelos autores, ter determinado que a dita aeronave iria entrar em manutenção (situação especificamente inerente ao exercício normal da actividade da ré), sendo o demais sucedido, nomeadamente, a procura de solução alternativa ou o atraso da viagem da tripulação, vicissitudes decorrentes daquele facto fundamental.

Ora, à luz do Regulamento Comunitário aqui em apreciação, tal como tem vindo a ser interpretado pelo TJEU, a “*entrada em manutenção*” do avião que havia sido programado para efectivação do voo previamente contratado, não integra o restrito conceito de “*circunstância extraordinária*” que não poderia ser evitada pela ré, não conduzindo à exclusão da sua responsabilidade, como bem se concluiu na sentença recorrida.

Não tendo a ré logrado afastar a sua responsabilidade contratual,

forçoso é concluir que a mesma responderá nos termos do artigo 7º, nº 1, alínea c) do Regulamento (CE) nº 261/2004, razão pela qual improcede a apelação, mantendo-se a decisão recorrida.

A apelante será responsável pelas custas respectivas nos termos do artigo 527º, nºs 1 e 2 do Código de Processo Civil.

IV.—DECISÃO

Pelo exposto, acordam os Juízes desta 2ª Secção Cível do Tribunal da Relação de Lisboa em julgar improcedente o recurso, mantendo-se a decisão recorrida.

Condena-se a apelante no pagamento das custas respectivas.

Lisboa, 23 de Novembro de 2017

Ondina Carmo Alves - Relatora
Pedro Martins
Arlindo Crua