Processo n.º 2853/2022/FL

Reclamante:

Reclamada:

SUMÁRIO

I. *A Reclamante e a Reclamada celebraram entre si um contrato, mediante o qual a Reclamada vendeu um bilhete de avião de ida) e a Reclamante pagou o respetivo preço;*

II. *O contrato celebrado entre a reclamante e a reclamada é, pois, um 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, caracterizando-se por ser um contrato consensual, bilateral, em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão;*

III. *O contrato de transporte aéreo internacional encontra-se regulado, em especial, pelo Decreto 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) nº 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.*

IV. *Aos factos versados na presente reclamação terá necessariamente de se aplicar a legislação excecional impulsionada pela Estado de Emergência decorrente da Pandemia do vírus SARS COV 2, no que se reporta à prescrição e caducidade de prazos;*

V. *Nos termos do artigo 7º da Lei n.º 1-A/2020 de 19/03, nos seus números 3 e 4 e da Lei n.º 4-B/2021, de 01 de fevereiro no seu artigo 6.º-B n.º 3, a situação excecional constitui causa de suspensão dos prazos de prescrição e de caducidade relativos a todos os tipos de processos e procedimento, prevalecendo sobre quaisquer regimes que estabeleçam prazos máximos imperativos de prescrição ou caducidade, sendo os mesmos alargados pelo período de tempo em que vigorar a situação excecional.*

VI. *O artigo 7º da Lei 1-A/2020 entrou em vigor a 09/03/2020, nos termos do artigo 6º da Lei 4-A/2020 de 06/04, e só veio a ser revogado a 03/06/2020 pela entrada em vigor da Lei 16/2020, de 29/05, mais concretamente o seu artigo 8º, pelo que passaram aqueles prazos*

prescricionais e de caducidade a considerar-se alargados pelo período de tempo em que vigorou a sua suspensão, ou seja, 87 dias (artigo 6º do mesmo diploma legal).

VII. *O artigo 6.º-B n.º 3 Lei n.º 4-B/2021, de 01 de fevereiro suspendeu a contagem de prazos de prescrição entre 01/02/2021 e 06/04/2021, vigorando um período de suspensão de 63 dias;*

VIII. *Tendo a reclamante apresentado a reclamação a 31.10.2022, a essa data o direito da reclamante havia já prescrito.*

I – RELATÓRIO

1.1. A reclamante apresentou reclamação contra a reclamada pretendendo o pagamento total de €967,13 (novecentos e sessenta e sete euros e treze cêntimos) acrescido de juros de mora à taxa legal em vigor, até efetivo e integral cumprimento do pagamento que resulta, por um lado, do atraso no voo com direito a receber a quantia de €600,00. Por outro lado, do cancelamento do voo com direito a receber a quantia de €250,00.

E por último, a quantia de €117,13 pelo reembolso das despesas suportadas pela reclamante.

1.2. A causa de pedir e o pedido constante da reclamação inicial não foi objeto de alteração, que aqui se dá por integralmente reproduzida para todos os efeitos legais.

1.3. A reclamada, nos termos do artigo 14º do Regulamento do Triave apresentou contestação oral nos seguintes termos:

A Reclamante reservou juntou da Reclamada a realização dos seguintes voos a 23 de dezembro de 2019.

Na sequência do atraso do voo com destino a devido às condições meteorológicas adversas registadas em durante todo o dia, a Reclamante perdeu a ligação programada ao voo com destino ao também no dia 23 de dezembro de 2019.

Ora, em cumprimento do previsto na lei, a Reclamada disponibilizou à Reclamante assistência com a oferta de um voo de reencaminhamento até ao destino final a realizar-se ainda no dia 23 de dezembro de 2019, conforme registos abaixo.

Mas, o voo acabou por ser cancelado.

Assim, pretende a Reclamante com a presente reclamação exigir à Reclamada uma indemnização pelo atraso do voo com destino a uma indemnização pelo cancelamento do voo de reencaminhamento com destino ao também no dia 23 de dezembro de 2019, mais as despesas que realizou com a sua deslocação até ao de carro.

Ora, os factos ocorreram em dezembro de 2019, e pretende agora a Reclamante acionar a Reclamada em Tribunal para obter as indemnizações referidas.

Mas, a sua pretensão não poderá ser procedente, por decorridos mais de dois anos sobre a data da chegada da aeronave ao destino e/ou da data da interrupção do transporte.

Em conformidade, com o previsto no artigo 35º da Convenção de Montreal.

Senão vejamos:

A Convenção de Montreal uma convenção internacional que regula o contrato de transporte europeu cujos direitos dos passageiros são estatuídos pelo Regulamento 261/2004, ambas as normas devem ser conjugadas, resultando com evidência que o prazo de prescrição aplicado ao Regulamento 261/2004 só pode ser o definido pela Convenção Internacional ratificada pelos Estados Membros: o prazo de dois anos.

De acordo a este entendimento o Tribunal da Relação de Lisboa, em acórdão proferido a 11-05-2017, no âmbito do processo nº1704/15.9T8AMD.L1-8 que aqui se sufraga,

"As normas de direito internacional prevalecem sobre as normas de direito ordinário, tendo em conta o disposto no artigo 8º nº 2 da Constituição da República Portuguesa, segundo o qual "as normas constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português. A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, feito em Montreal em 28 de Maio de 1999, e aprovada pelo Decreto nº 39/2002, de 27 de Novembro (Convenção de Montreal) ***sobrepõe-se ao Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de Fevereiro de 2004."*** *(destaques nossos).*

Bem como decisão do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, no âmbito do processo nº 16691/19.6T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 10

"Ao contrato de transporte celebrado entre as partes aplica-se o 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. Dispõe o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), que o Regulamento é aplicável aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica ou de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado Membro a que o Tratado, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária, como é o caso. Este Regulamento não prevê um prazo de prescrição do direito à indemnização nele regulado. Porém, a ré invoca o artigo 35º da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, feito em Montreal em 28 de Maio de 1999, e aprovada pelo Decreto nº 39/2002, de 27 de Novembro (Convenção de Montreal). O artigo 1º nº 1 desta Convenção preceitua que "a presente Convenção aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso. A presente Convenção aplica-se igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transportes aéreos". O artigo 35º (Prescrição) dispõe o seguinte:

1 - O direito à indemnização extinguir-se-á se não for intentada uma ação no prazo de dois anos a contar da data da chegada ao destino, da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte.

2 - O método de cálculo deste prazo será determinado pela lei do tribunal que conhece a ação".

O artigo 29º da Convenção (Fundamento dos pedidos), estabelece o seguinte: "No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as acções por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente Convenção, em contrato, em acto ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a acção e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais acções, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias".

Pois bem, daqui resulta que à relação contratual alegada na presente ação é igualmente aplicável a citada Convenção.

Com efeito, tendo em conta que a norma prevista no artigo 35º da Convenção diz respeito à prescrição que constitui uma condição e limite de responsabilidade da ré, temos que concluir que, por força do disposto no citado artigo 29º da Convenção, a mesma é directamente aplicável a todas as acções decorrentes do transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, ainda que fora dos fundamentos expressamente previstos na Convenção. Destarte, tendo a presente acção com fundamento a responsabilidade civil contratual (resultante do atraso na hora de chegada do voo) é aplicável o prazo de dois anos de prescrição, a contar da data de chegada ao destino, nos termos do artigo 35º da Convenção. Os autores alegam que é aplicável, não a Convenção de Montreal, mas o Regulamento (CE) nº 261/2004 e que quando este tem aplicação, o prazo de prescrição não pode ser aquele previsto na Convenção mas o prazo geral de prescrição previsto por cada Estado Membro, que, no caso de Portugal, será de 20 anos. Consideramos, no entanto, que a disposição do artigo 35º da Convenção de Montreal não é incompatível com as disposições do Regulamento, podendo e devendo ser conjugadas na aplicação ao caso concreto, porquanto não se excluem, prevendo, até o artigo 29º da Convenção a aplicação de normas como aquela do artigo 35º a acções intentadas com fundamentos não expressamente previstos na Convenção. Acresce que as normas de direito internacional prevalecem sobre as normas de direito ordinário, tendo em conta o disposto no artigo 8º nº 2 da Constituição da República Portuguesa, segundo o qual "as normas constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português.

Assim sendo, a Convenção de Montreal sobrepõe-se ao Regulamento (CE) nº 261/2004. Neste sentido, veja-se o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 11-05-2017, processo n.º 1704/15.9T8AMD.L1-8.

Da mesma forma, pronunciou-se ainda o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, no âmbito do processo nº16662/19.2T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 21, e cuja decisão se transcreve parcialmente:

"O Tribunal de Justiça da União Europeia no âmbito de decisão sobre o pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267º do TFUE, apresentado pela Audiência Provincial Barcelona decidiu que " o Regulamento (CE) nº 261/2004 (...) deve ser interpretado no sentido de que o prazo no qual devem ser intentadas as ações que tenham por objeto obter o pagamento da indemnização prevista nos artigos 5º e 7º desse regulamento é determinado em conformidade com as regras de cada Estado-Membro em, matéria de prescrição da acção" (sublinhado nosso) - vd. Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) de 22 de Novembro de 2012, disponível in

Por conseguinte, estando em causa uma acção declarativa, cuja causa de pedir é o atraso de um voo intracomunitário, o prazo previsto no artigo 35º da Convenção de Montreal, embora aplicável ao espaço comunitário e vinculando os Estados Membros, não é – numa primeira linha aplicável ao caso sub judice - pois a indemnização prevista nos artigos 5º e 7º do referido Regulamento (CE) nº 261/2004, situa-se fora do âmbito da Convenção de Montreal. Mas a aplicação do Regulamento (CE) nº 261/2004 não afasta o âmbito da Convenção de Montreal. Repare-se, desde logo, que estamos perante normas constantes de convenções internacionais ratificadas por Portugal e, por outro lado, perante normas emanadas das instituições europeias, tendo a primeira carácter mais alargado que a segunda. É nosso entendimento que as indemnizações previstas no regulamento (aplicável) visam complementar o regime de indemnização previsto na Convenção de Montreal. Os dois regimes mostram-se complementares e não é viável a interpretação de prazos diferentes para uma relação jurídica que assenta no mesmo facto. Caso contrario repare-se na disparidade: por um lado teríamos uma prescrição de dois anos (Convenção) pelo outro teríamos uma prescrição de vinte anos (Regulamento e legislação nacional – art. 309º do Código Civil). Sendo que, a responsabilidade em causa é contratual e não extracontratual (com prazo de três anos previsto no artigo 498º do CC). Não aparenta ser esse o escopo da ratio que determinou a elaboração quer da Convenção quer do Regulamento".

Recentemente pronunciou-se ainda o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, no âmbito do processo nº1573/20.7T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 7, e cuja decisão se transcreve parcialmente:

"Ao contrato de transporte celebrado entre as partes aplica-se o 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 A Ré invoca o artigo 35º da Convenção de Montreal em 28 de Maio de 1999, e aprovada pelo Decreto nº 39/2002, de 27 de Novembro e o prazo de dois anos para instaurar a acção ali estabelecido. Já o A. alega que se devem aplicar em matéria de prescrição as disposições vigentes em cada estado membro, uma vez que as indemnizações previstas no Regulamento não são abrangidas pela Convenção de Montreal pois visam complementar o regime ali previsto. Também já foi este o nosso entendimento, ainda que actualmente já não o seja, na medida em que se efectivamente as indemnizações previstas no regulamento visam complementar o regime de indemnização previsto na Convenção de Montreal, então os dois regimes têm de ser efectivamente complementares e não estabelecer prazos diferentes para uma relação jurídica que assenta no

mesmo facto. A jurisprudência portuguesa tem sido maioritariamente entendedora de que se a legislação nacional acolheu a Convenção de Montreal para regulação do contrato de transporte aéreo internacional, devemos olhar para ela como sendo a aplicável em casos como o presente uma vez que as normas de direito internacional prevalecem sobre as normas de direito ordinário, tendo em conta o disposto no artigo 8º nº 2 da Constituição da República Portuguesa. É o caso do Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 11.05.2017, relatado pelo Exm Sr. Desembargador Ilídio Sacarrão Martins no qual se pode ler: "- As normas de direito internacional prevalecem sobre as normas de direito ordinário, tendo em conta o disposto no artigo 8º nº 2 da Constituição da República Portuguesa, segundo o qual "as normas constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas vigoram na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português. - A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, feito em Montreal em 28 de Maio de 1999, e aprovada pelo Decreto nº 39/2002, de 27 de Novembro (Convenção de Montreal) sobrepõe-se ao Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de Fevereiro de 2004." Com a prescrição pretende-se evitar a negligência do credor em não exercer o seu direito durante um período de tempo razoável, em que seria legítimo esperar que ele o exercesse, se nisso estivesse interessado, compreendendo-se que por razões de certeza e de segurança nas relações jurídicas, a inércia prolongada do credor implique defesa da expectativa do devedor de se considerar liberto de cumprir e até da dificuldade que ele poderia ter de, passado muito tempo, fazer prova de um cumprimento que, porventura, tivesse feito.

Pronunciou-se ainda neste sentido, no âmbito do processo nº15543/20.1T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 17, e cuja decisão se transcreve parcialmente:

"O Regulamento (CE) nº 26/2004 de 11.2.2004 não prevê prazo para os passageiros accionarem as companhias aéreas pelo cumprimento defeituoso do contrato pelos atrasos na hora de chegada ao destino final. Mais precisamente, no Ponto 8.2 das Orientações da Comissão para a interpretação deste Regulamente sob a epígrafe "Prazo para intentar uma acção ao abrigo do regulamento", de modo explícito é referido não se estabelecer prazos para o efeito, ficando esta questão ao critério da legislação nacional de cada Estado Membro. Já o art 35 da Convenção para a Unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo assinada em Montreal a 28.5.1999, e transposta para o ordenamento jurídico português pelo Decreto nº 39/2002 de 27.11, estabelecer dever a respectiva acção ser intentada no prazo de dois anos a contar da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte. Acresce ainda, ex vi do estatuído no art 8 nº 2 da CRP, a prevalência das normas desta Convenção de Montreal,

vigentes na ordem interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português, sobre as normas de direito ordinário. Donde, manifestamente é improcedente a argumentação sufragada pelos Autores quanto à aplicação ao caso em estudo o regime plasmado no art 498 do CCiv. Destarte, constituindo a prescrição um instituto temporalmente delimitativo nas condições do exercício de um direito e reflexamente definidor do período em que alguém é passível de ser responsabilizado pelos danos da sua conduta, atenta a factualidade assente relativa à verificação do atraso no voo operado pela Ré no dia 21.7.2017, é inconcusso o direito indemnizatório dos Autores ter já prescrito à data da propositura da presente acção interposta em 21.7.2020 por decorridos mais de dois anos sobre a data da chegada da aeronave ao destino e/ou da data da interrupção do transporte". "Pelo exposto e nos termos sobreditos, julgo procedente a excepção peremptória em apreço, absolvendo a Ré do pedido, mostrando-se prejudicado o conhecimento das demais questões aventadas pelas partes, com arrimo no art 576 nº 1 e 3 do CPC".

Nestes termos, considerou o Tribunal que o direito dos Autores já tinha prescrito decorrido o prazo de 2 anos.

Da mesma forma, pronunciou-se ainda o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, no âmbito do processo nº2321/21.0T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 11,

Também no âmbito do processo 22288/19.3T8LSB, que correu termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 8,

E ainda no âmbito dos processos 1609/21.4T8LSB e 16635/19.5T8LSB, que correram termos no Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 16.

Além disso, na origem do atraso do voo TP 473, esteve uma circunstância considerada extraordinária. O atraso ficou a dever-se às condições de baixa visibilidade registada no aeroporto de Lisboa, conforme Documento em anexo.

Assim, e conforme decidiu o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), "a transportadora aérea fica dispensada da obrigação de indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.° do referido regulamento 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, ou seja, circunstâncias que escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea (acórdão McDonagh, EU:C:2013:43, n.º 38)." – vide, neste sentido, Acórdão do TJUE, de 14/11/2014, no âmbito do Processo C-394/14,

E, que não poderiam em caso algum ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação, isto é, através de medidas que, no momento em que ocorreram essas circunstâncias

extraordinárias, respondessem nomeadamente às condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa (vide, neste sentido, o Acórdão Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 25).

Face ao exposto, devem as exceções deduzidas pela Ré ser julgadas procedentes, por provadas, e a Ré absolvida do pedido, fazendo assim, V.Exa. a costumada Justiça!

1.4 No uso da palavra a Ilustre a Ilustre Mandatária da reclamada declarou prescindir do prazo para se pronunciar e alegou o seguinte:

"Sobre a contestação apresentada pela muito respeitosamente, creio que estamos a confundir duas situações distintas: a reclamante não alega que o prazo de prescrição seja o de 20 anos, alega sim que de dois anos se suspendeu. Por força da lei n.º1-A/2022 de 19 de Março. E portanto, se não está aqui em causa a aplicação do direito europeu às regras nacionais, a convenção de Montreal nada diz sobre a suspensão de prazos que determine a aplicação ao regime nacional, e portanto é entender da reclamante que o n.º3, do art.7.º da Lei n.º1-A/2020, de 19 de Março, que determina a suspensão dos prazos de prescrição em processos em tribunais arbitrais se aplica a este caso. E portanto, ainda em relação à alegação de que o voo se atrasou por condições meteorológicas adversas, pelo documento junto pela isso não resulta, uma vez que a última entrada é do dia 23 Dez.2019 às 18.08h, e o voo que partia de partia mais tarde, às 18.30h, não sendo a hora coincidente. Concluindo: o entendimento da reclamante é que esta ação apenas prescreveria em Janeiro de 2023, ou seja, este mês, uma vez que este se deve entender suspenso a 20 de Março de 2020 até 06 de Abril de 2021, data em que entra em vigo a Lei n.º13-B/2021, de 05 de Abril, e portanto o prazo continua a correr de 06 de Abril de 2021 a 31 de Outubro de 2022, data em que da a entrada do processo neste tribunal. "

II- OBJETO DO LITÍGIO

A presente querela cinge-se na questão de saber se se verifica ou não a prescrição do direito de indemnização da reclamante perante a reclamada e se lhe assiste ou não o direito de ser ressarcida dos danos patrimoniais por aquela alegadamente infligidos e, portanto, se se encontram verificados os pressupostos constitutivos do direito a indemnização de que a reclamante se arroga titular.

III- SANEADOR

Declarada aberta a audiência não foi possível realizar-se a Tentativa de Conciliação (nos termos do artigo 11º do Regulamento do Triave), porquanto as partes não se mostraram disponíveis para uma composição amigável do litígio.

IV- FUNDAMENTAÇÃO

Da Fundamentação de Facto

4.1.Factos Provados

Atendendo às alegações fáticas do reclamante e aos elementos carreados para os autos, consideram-se provados, de entre os que são essenciais para o objeto do litígio e para as questões relevantes para a decisão da causa, os seguintes factos:

1. A reclamada tem por objeto social a exploração de serviços de transporte aérea de passageiros, cargas, mercadorias e correi, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas direta ou indiretamente com a referida exploração e ainda exercer quaisquer outras atividades consideradas convenientes aos interesses empresariais – facto que se julga provado com base na consulta feita ao DL. 34/2000 de 14.03.2020;

2. A reclamante adquiriu à reclamada bilhete de transporte aéreo, de ida para o dia 23/12/2019 às 18h30, com partida de e destino facto admitido por acordo das partes;

3. O identificado em 2) sofreu um atraso e só saiu do aeroporto de às 22h30 – facto que se julga provado com base no **doc. n.º 1** junto com a reclamação;

4. A reclamante tinha um voo de ligação entre o aeroporto de e o aeroporto do para o mesmo dia 23.12.2019 com o , que foi cancelado – facto que se julga provado com base no boarding pass junto aos autos;

5. Entre o ponto de partida e o destino contabiliza-se a distância de 1.388 km – facto que se julga provado com base em pesquisa realizada no site

6. A Reclamante apresentou reclamação junto da reclamada a 24/12/2019 – facto que se julga provado com base nos **doc. n.º 1 a 3** juntos com a reclamação;

7. A Reclamante teve um atraso superior a 3 horas, tendo em consideração o ponto de destino final do voo identificado em **2)** e o voo identificado em **4)** foi cancelado pela reclamada – facto que se julga provado com base nos **doc. n.º 1 a 3** juntos com a reclamação;

8. A reclamante apresentou reclamação neste tribunal arbitral a 31.10.2022 – facto que se julga provado com base no teor da reclamação junta aos autos.

4.2 Factos Não Provados

Considerada a matéria em causa, não existem factos não provados, com interesse para a decisão.

V- MOTIVAÇÃO

O juiz ou o árbitro não tem o dever de pronúncia sobre toda a matéria alegada, tendo antes o dever de selecionar apenas a que interessa para a decisão, levando em consideração a causa (ou causas) de pedir que fundamenta(m) o pedido formulado pelo autor (cfr. Artigos 596º n.º 1 e 607º n.º 2 a 4 do CPC na redação da Lei 41/2013, de 26/6) e consignar se a considera provada e/ou não provada.

Segundo o princípio da livre apreciação da prova, o Tribunal baseia a sua decisão, em relação às provas produzidas, na sua íntima convicção, formada a partir do exame e avaliação que faz dos meios de prova trazidos ao processo e de acordo com a sua experiência de vida e de conhecimento das pessoas (cfr. artº. 607º n.º 5 do C.P.C, na redação da Lei 41/2013, de 26/6).

Somente quando a força probatória de certos meios se encontra pré-estabelecida na lei (v.g. força probatória plena dos documentos autênticos - cfr. artº. 371º, do C.C) é que não domina na apreciação das provas produzidas o princípio da livre apreciação.

No caso concreto, este Tribunal alicerçou a sua convicção nas provas apresentadas pela reclamante, designadamente comprovativos dos voos comprados à reclamada, e a data em que foi apresentada a reclamação junto deste Tribunal Arbitral e a data em que a reclamada foi citada do presente processo de reclamação.

Por seu turno, a ***matéria dada por não provada***, decorre da ausência de qualquer móbil probatório que permitisse ao Tribunal conhecer da veracidade da mesma.

VI- DA FUNDAMENTAÇÃO DE DIREITO

DA PRESCRIÇÃO

A presente ação arbitral foi intentada tendo como fundamento a responsabilidade civil contratual, já que a reclamante fundamenta o pedido na celebração de um contrato de transporte e no cumprimento defeituoso pela reclamada na execução da prestação de transporte a que se tinha obrigado.

Assim o artigo 35º (Prescrição) do Decreto 39/2002 de 27/11 que aprova a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adotada em 28 de Maio de 1999 pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil, dispõe o seguinte:

1 - O direito à indemnização extinguir-se-á se não for intentada uma ação no prazo de dois anos a contar da data da chegada ao destino, da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte.

2 - O método de cálculo deste prazo será determinado pela lei do tribunal que conhece a ação.

Ora, a prescrição consiste num instituto mediante o qual alguém se pode opor ao exercício de um direito pelo facto de este não ter sido exercido durante um prazo definido por lei.

Assim, impondo um determinado prazo de prescrição, a lei está a condicionar e a limitar as condições em que alguém é responsável por qualquer dano e às quais pode aceder ao tribunal.

Tendo a presente ação como fundamento a responsabilidade civil contratual é pois aplicável o referenciado prazo de dois anos de prescrição, a contar da data de chegada ao destino, da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte, nos termos do artigo 35º da Convenção.

Relativamente ao início do prazo de prescrição importa considerar o dia 23/12/2019, por ser o dia em que a reclamante deveria ter chegado ao seu destino.

Deste modo, caso não viesse a ocorrer qualquer circunstância que suspendesse ou interrompesse o prazo de dois anos, a prescrição ocorreria no dia 24/12/2021(artigo 279º, alínea c) do Código Civil).

Por outro lado, verifica-se que a ação foi intentada no dia 31/10/2022, tendo a reclamada sido citada, via email, no dia 03/11/2022.

Nos termos do artigo 15º da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, quando em causa estejam litígios de consumo inseridos no âmbito da arbitragem necessária (como o é o presente caso) optando o consumidor por recorrer a mecanismos de resolução extrajudicial de conflitos, suspendem-se os prazos de prescrição e caducidade de exercício dos direitos por ambas as partes envolvidas em tal conflito, tendo-se como facto suspensivo a apresentação da reclamação que ocasionará, assim, e em primeiro momento, o início da mediação de consumo que uma vez frustrada terá como seguimento a arbitragem.

Tendo por base a data de apresentação da reclamação pela reclamante, ou seja, o dia 31/10/2022, como data de interrupção do prazo prescricional, há que considerar o seguinte:

Dispõe o artigo 298º do C.C. o seguinte:

"1 – Estão sujeitos a prescrição, pelo seu não exercício durante o lapso de tempo estabelecido na lei, os direitos que não sejam indisponíveis ou que a lei não declare isentos de prescrição.

2 – Quando, por força da lei ou por vontade das partes, um direito deva ser exercido dentro de certo prazo, são aplicáveis as regras da caducidade, a menos que a lei se refira expressamente à prescrição (...)"

Com o mencionado conceito legal, pode-se então definir, grosso modo, o instituto da caducidade como a perda de um direito devido, nomeadamente pelo decurso de um intervalo de tempo; e a prescrição como a verificação cumulativa de quatro etapas: existência de uma pretensão; inércia do titular da ação pelo seu não exercício;

continuidade dessa inércia durante um certo lapso de tempo; e ausência de algum facto impeditivo, suspensivo ou interruptivo.

Na prescrição o que na lei se propõe é proteger a segurança jurídica, sancionando a negligência do seu titular, pelo que o prazo prescricional pode suspender-se ou interromper-se nos termos legalmente estipulados.

O reconhecimento do instituto da prescrição decorre, portanto, da conceptualização do próprio instituto, por via do qual os direitos subjetivos se extinguem quando não exercitados durante o período de tempo para tanto fixado na lei neste sentido (MANUEL DE ANDRADE, Teoria Geral da Relação Jurídica, Vol. II, ed. 1974, pág. 445).

A prescrição assenta num facto jurídico não negocial (o decurso do tempo), tendo na sua génese o não exercício dum poder, uma inércia de alguém que podendo ou devendo atuar para realizar um direito, se abstém de o fazer.

O instituto prende-se, pois, com a certeza e segurança do tráfico jurídico, a proteção dos obrigados, especialmente os devedores, contra as dificuldades de prova a longa distância temporal.

Considerando o fundamento da prescrição extintiva, compreende-se, com facilidade a previsão do direito substantivo civil ao estabelecer que o termo inicial do respetivo prazo coincide com o momento a partir do qual o seu titular pode efetivamente exercer, como decorre do disposto no artigo 306º n.º 1 C.C..

POSTO ISTO

Os factos versados na presente demanda remontam a período de legislação excecional impulsionada pela Estado de Emergência decorrente da Pandemia do vírus SARS COV 2, no que se reporta à prescrição e caducidade de prazos.

Isto porque nos termos do artigo 7º da Lei n.º 1-A/2020 de 19/03, nos seus números 3 e 4, a situação excecional constituiu causa de suspensão dos prazos de prescrição e de caducidade relativos a todos os tipos de processos e procedimento, prevalecendo sobre quaisquer regimes que estabeleçam prazos máximos imperativos

de prescrição ou caducidade, sendo os mesmos alargados pelo período de tempo em que vigorar a situação excecional.

Ora, e seguindo o entendimento maioritário doutrinal (*vide* a este propósito, entre outros, Paulo Pimenta *in* Prazos, Diligências, processos e procedimentos em época de emergência de saúde púbica), de tal norma terá de se fazer uma interpretação extensiva, assumindo a sua aplicabilidade a todos os prazos prescricionais e de caducidade legalmente previstos, como o sejam os casos previstos no artigo 35º do supra identificado Decreto 39/2002 de 27/11.

Assim, e tomando como ponto de partida que aquele artigo 7º da Lei 1-A/2020 entrou em vigor a 09/03/2020, nos termos do artigo 6º da Lei 4-A/2020 de 06/04, e só veio a ser revogada a 03/06/2020 pela entrada em vigor da Lei 16/2020, de 29/05, mais concretamente o seu artigo 8º, passaram aqueles prazos prescricionais e de caducidade a considerar-se alargados pelo período de tempo em que vigorou a sua suspensão, mais concretamente 87 dias (artigo 6º do mesmo diploma legal).

De tal modo que, se na data de entrada da presente demanda (31/10/2022) os prazos de prescrição a que alude o Decreto 39/2002 já não se encontravam suspensos, suspenderam-se os mesmos durante um hiato de 150 dias.

Assim e contrariamente ao alegado pela reclamante, a suspensão não ocorreu entre 20 de março de 2020 e 06 de abril de 2021 porquanto há a ter em atenção a conjugação com o artigo 6.º-B n.º 3 da Lei n.º 4-B/2021, de 01 de fevereiro que suspendeu a contagem de prazos de prescrição, mas apenas entre 01/02/2021 e 06/04/2021.

Ora, ficaram suspensos desde o dia 9 de março de 2020, os prazos de prescrição e de caducidade relativos a todos os tipos de processos e procedimentos, acautelando-se a prática de atos urgentes dos processos de contraordenação, conforme artigo 7.º da Lei 1-A/2020, de 19 de março, na redação dada pela Lei 4-A/2020, de 6 de abril e art.º 6.º da Lei 4-A/2020, de 6 de abril.

Em 29 de maio de 2020, foi publicada a Lei n.º 16/2020, que procedeu ao "descongelamento dos prazos" que se encontravam suspensos desde o referido dia 9 de março de 2020.

Este regime de "descongelamento dos prazos", estabelecido pela Lei n.º 16/2020 de 29 de maio entrou em vigor no quinto dia seguinte ao da sua publicação, isto é, a 3 de junho de 2020 tal como resulta do disposto no artigo 10.º da Lei n.º 16/2020 de 29 de maio.

Relativamente aos prazos de prescrição e caducidade que deixaram de estar suspensos pelo levantamento do regime da suspensão dos prazos, foram alargados pelo período em que vigorou a sua suspensão conforme o disposto no artigo 6.º da Lei n.º 16/2020 de 29 de maio.

Posteriormente, em fevereiro de 2021 houve nova suspensão dos prazos processuais e procedimentais que entrou em vigor a 02 de fevereiro de 2021 com a Lei n.º 4-B/2021 de 1 de fevereiro, entretanto revogado pela lei 13-B/2021 de 5 de abril que entrou em vigor em 06 de abril de 2021, dispondo o artigo 5º desta lei que "os prazos de prescrição e caducidade cuja suspensão cesse por força das alterações introduzidas pela presente lei são alargados pelo período correspondente à vigência da suspensão."

Assim sendo no ano de 2020, aquando da primeira suspensão dos prazos de caducidade e prescrição, foi acrescentado ao prazo de 2 anos o período de 87 dias durante os quais vigorou a suspensão relativamente aos prazos que se viessem a vencer após o término dessa suspensão.

Já no ano de 2021, aquando da segunda suspensão dos prazos foi acrescentado ao prazo de quatro anos o período de 63 dias durante os quais vigorou a suspensão, o que contabiliza um total de 150 dias.

Concluindo-se, pois, que quando a reclamante apresentou reclamação junto deste Tribunal arbitral o seu direito há havia prescrito pelo que terá necessariamente de se considerar a intempestividade da presente demanda arbitral, procedendo totalmente a exceção perentória de prescrição alegada pela Reclamada.

VII- Decisão

Nestes termos, com base nos fundamentos expostos, julgo a ação totalmente improcedente, absolvendo a reclamada do pedido.

O valor do processo fixa-se em **€967,13 (novecentos e sessenta e sete euros treze cêntimos)**, *nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 296º e 297º n.º 2 do CPC.*

Não há lugar à condenação em custas por as mesmas não serem devidas nos termos do artigo 16º do regulamento do Triave.

Notifique-se as partes com cópia da decisão, depositando-se o original da mesma no Triave nos termos e para os efeitos do já mencionado regulamento.

Guimarães, 31 de março de 2023

A Juiz-Árbitro,

(Andreia Ribeiro)