

Reclamante:

Reclamadas: \_

=CLS=

Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 45.º da Lei da Arbitragem Voluntária (LAV), qualquer das partes pode requerer ao tribunal arbitral que esclareça alguma obscuridade ou ambiguidade da sentença ou dos seus fundamentos.

Segundo o ensinamento do Prof. Alberto dos Reis, *“A sentença é obscura quando contém algum passo cujo sentido seja ininteligível; é ambígua quando alguma passagem se preste a interpretações diferentes. Num caso não se sabe o que o juiz quer dizer; no outro hesita-se entre dois sentidos diferentes e porventura opostos”* (Cfr. Antunes Varela e outros, *Manual de Processo Civil*, 2.ª ed. revista, 1985, pág. 693).

De acordo com a Lei da Arbitragem Voluntária (LAV), o processo arbitral encerra-se com a prolação da sentença arbitral, sem prejuízo do encerramento por outros motivos (artigo 44.º).

Com o encerramento do processo arbitral cessam, igualmente, as funções do tribunal arbitral, salvo em duas situações:

- a) Pedido de retificação de erros e/ou de esclarecimentos de ambiguidade e/ou obscuridade dos fundamentos e da decisão da sentença arbitral (artigos 44.º/45.º, da LAV);
- b) Pronúncia no âmbito de ação de impugnação de sentença arbitral (artigos 44.º/46.º/8, da LAV).

Como observa José ROBIN DE ANDRADE em anotação ao n.º 2 do artigo 45.º da LAV 3, *“não serão admissíveis pedidos de esclarecimento que não visem apreender intelectualmente o sentido exato da decisão e seus fundamentos, mas por esta via contestar o conteúdo ou o fundamento da decisão, designadamente por considerarem um ou outro contrário ao Direito ou inconsistentes com os factos apurados”*.

Ora, através de requerimento dirigido aos presentes autos a 03 de julho de 2024 veio a reclamada requerer o seguinte:

*nos autos acima identificados em que são Reclamantes*

*notificada das decisões proferidas no âmbito dos supra identificados processos vem requerer o seguinte esclarecimento:*

- *Pese embora conste na decisão como Reclamada não se vislumbra na decisão proferida qualquer matéria de facto ou de direito que fundamente a sua condenação.*
- *Contudo no ponto “VII – Decisão” pode ler-se “julgo a acção parcialmente procedente condenando as reclamadas, solidariamente...” abrangendo a decisão todas as reclamadas e sem qualquer exclusão quanto à*
- *Face ao exposto, desde já se requer o devido esclarecimento quanto à condenação da World 2 Fly Portugal e a devida fundamentação legal caso assim se entenda aplicável.*

Ora confrontada a sentença já proferida no âmbito dos presentes autos sempre se dirá que assiste razão à reclamada porquanto é manifesto que a sentença padece de um lapso, pelo qual desde já nos penitenciamos, porquanto deveria expressamente constar que a condenação solidária apenas diz respeito às reclamadas e, tal como resulta da matéria de facto provado e não provada e da respetiva motivação e fundamentação de direito, absolvida a reclamada

Face ao exposto, determinando-se, assim e *ex officio* a retificação da sentença por vícios formais.

Deste modo, deve-se dar por não escrito o ponto **VII Decisão** e considerar-se escrito o seguinte:

**“Nestes termos, com base nos fundamentos expostos, julgo a ação totalmente procedente, e em consequência:**

- A) Absolve-se a reclamada do pedido formulado pela reclamante;**

**B) Condena-se as reclamadas, \_\_\_\_\_, a pagar, solidariamente, à reclamante a quantia de €638,05 (seiscentos e trinta e oito euros e cinco cêntimos)”.**

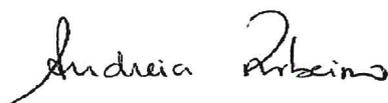
Fazendo agora esta retificação parte integrante da Sentença anteriormente emanada nos termos do disposto no n.º 3 do mesmo artigo 45º da LAV, desde já se junta Sentença Arbitral já com as devidas retificações.

No mais, não existe qualquer outro erro de cálculo, erro material ou tipográfico ou qualquer erro de natureza idêntica que conste da sentença arbitral suscetível de retificação.

Notifique-se as partes da Sentença oficiosamente retificada, contabilizando-se a data de receção desta como início do prazo para efeitos do disposto no artigo 45º da LAV (retificação e esclarecimento da Sentença; sentença adicional) e/ ou artigo 6º e seguintes da LAV (Impugnação da Sentença Arbitral).

Guimarães, 09 de julho de 2024

A Juiz-Árbitro,



(Andreia Ribeiro)

Reclamante

Reclamadas:

**SUMÁRIO**

- I. A Reclamante e a Reclamada celebraram entre si um contrato de viagem organizada regulada nos termos e para os efeitos do previsto no Decreto-Lei n.º17/2018, de 08/03;**
- II. A viagem aérea teve início no aeroporto , e como , e foi operado pela , aqui reclamada;**
- III. O devedor cumpre a obrigação quando realiza a prestação a que está vinculado (art.º 762º CC) de forma integral (art.º 763º CC), o que significa que, a menos que outra coisa resulte de acordo entre as partes, o devedor só se desobriga da sua prestação se cumprir o contrato globalmente;**
- IV. Consequentemente, o devedor que falte culposamente ao cumprimento da sua obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor (art.º 798º CC);**
- V. O Tribunal de Justiça da União Europeia (Processo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, n.º 25) esclareceu que os problemas técnicos detetados durante a manutenção das aeronaves ou provocados por uma falha na manutenção de uma aeronave não podem ser considerados «circunstâncias extraordinárias»;**
- VI. O Tribunal de Justiça da União Europeia considera que, mesmo quando um problema técnico, que ocorreu inesperadamente, não é imputável a uma manutenção deficiente nem detetado durante as operações de manutenção de rotina, tal problema técnico não é abrangido pela definição de «circunstâncias extraordinárias» quando é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea.**

**VII- A indemnização 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 mas desde que o atraso seja, designadamente como decorre do disposto na al. c) do artigo 6º do referido Regulamento.**

## **I – RELATÓRIO**

**1.1** A Reclamante apresentou uma reclamação contra as Reclamadas pretendendo a condenação destas no pagamento de uma indemnização no montante de €638,05 (seiscentos e trinta e oito euros e cinco cêntimos), correspondendo tal montante a €600,00 pelo atraso do voo, €8,05 pelo almoço pago pela reclamante e não fornecido pela reclamada no dia 07.09.2023 e pagamento de €30,00 por dia de férias/estadia paga e não usufruída em hotel no destino.

**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.** As reclamadas fizeram-se representar, na audiência de discussão e julgamento, pela sua Ilustre Mandatária com procuração junta aos autos, que esteve presente por meios de comunicação à distância e nos termos do artigo 14º do Regulamento do TRIAVE apresentou contestação escrita, nos seguintes termos:

*“1º A Ré reconhece que se verificou um atraso no voo de 6 de Setembro de 2023.*

*2º Contudo não pode aceitar os pedidos apresentados pelas Reclamantes nos processos supra identificados.*

*3º Importa assim esclarecer que o avião que iria efetuar a viagem ficou inoperacional após ter sofrido um problema numa das rodas, o que obrigou o avião a regressar ao aeroporto de modo a garantir a máxima segurança dos passageiros e da tripulação.*

*4º Com efeito, no dia 06/09/2023 após a partida do voo [redacted] operado com a aeronave [redacted], o Controlo de Fauna do aeroporto de Madrid avisou o Centro de Carga do Aeroporto (GCA) que observou um possível desprendimento de material do trem principal da aeronave em causa, a descolar da pista 36L.*

*5º Imediatamente, o Centro de Carga do Aeroporto enviou um carro de acompanhamento para inspecionar a pista e encontrou numerosos restos de pneus, tendo procedido à sua recolha.*

6º Consequentemente, e tendo em conta os possíveis riscos que tal poderia acarretar, o responsável do MAD Service contactou imediatamente a direção das operações terrestres da [redacted], informando-a da descoberta de resíduos de pneus após a inspeção da pista onde o nosso avião [redacted] tinha descolado para fazer a rota [redacted].

7º Após análise da situação pelos serviços da Reclamação [redacted], procedeu da seguinte forma: a) Efectuou um contacto via [redacted] é um sistema codificado de comunicação e vigilância entre uma aeronave e uma estação terrestre utilizado na aviação pelas companhias aéreas) com a aeronave [redacted] para identificar possíveis indicações ou acções anormais, tendo a tripulação de voo respondido que todos os parâmetros e indicações do sistema eram absolutamente normais, indicando também que durante a descolagem não foram percebidas quaisquer acções, comportamentos, ruídos ou vibrações anormais, nem por eles nem pela tripulação de cabina. b) Foram tomadas as medidas necessárias para recolher informações complementares junto do aeroporto (análise dos destroços encontrados na pista, tentativa de obtenção de imagens CCTV, etc...), a fim de confirmar/excluir se os destroços destacados poderiam corresponder ao avião da [redacted]: No entanto, não foi possível confirmar com absoluta certeza que se tratava do avião da [redacted] uma vez que o avião [redacted] estava equipado com pneus de dois fabricantes diferentes [redacted]), enquanto os pneus sobresselentes comparados eram apenas [redacted].

8º Depois disso, uma vez que não se podia excluir com segurança que os resíduos de pneus encontrados não correspondiam à aeronave da [redacted], apesar de não haver indicações anormais no cockpit, foi decidido optar por um [redacted] preventivo para [redacted] ou seja, regressar ao aeroporto de origem, para a segurança evidente dos passageiros, o que foi comunicado ao comandante do voo via [redacted].

9º Perante esta situação, a aeronave iniciou o regresso a [redacted] após cerca de 02h 20min de voo, na posição [redacted], e dado que tinha mais combustível do que o ideal para uma aterragem segura, regressou a [redacted] e em níveis inferiores para aumentar o consumo de combustível.

10º À chegada [redacted], os passageiros desembarcaram da aeronave e receberam a assistência necessária, alojamento e bebidas durante o tempo de espera, até serem transferidos para a opção disponibilizada pela [redacted] para os reencaminhar para o seu destino final, o mais rapidamente possível, ou seja, no voo [redacted].

com a aeronave com a matrícula \_\_\_\_\_ conforme acreditado pela documentação fornecida pela \_\_\_\_\_ e como as próprias Reclamantes reconhecem.

11º Ora, conforme se comprovará, todos os factos supra referidos têm como única causa uma circunstância extraordinária tratando-se de uma situação totalmente imprevisível e inevitável que não é inerente nem imputável à Reclamada.

12º O avião em causa efectuou uma viagem anterior tendo aterrado em \_\_\_\_\_ no dia 6 de \_\_\_\_\_ em perfeitas condições tendo sido inspeccionado pela Manutenção e também pelo comandante antes da sua partida de \_\_\_\_\_

13º Não tendo sido detectada qualquer anomalia ou defeito que pudesse levar a suspeitar do que aconteceu posteriormente.

14º Ora após o sucedido e o regresso do avião a \_\_\_\_\_ aeronave foi então conduzida ao parque de estacionamento n.º 41 para uma primeira inspeção do estado da aeronave, tendo sido confirmado que a roda n.º 5 (LH MLG) tinha sofrido um descolamento do piso (recauchutagem), mas sem perda de pressão.

15º Foram ainda identificados danos adicionais (amolgadelas) causados pelo desprendimento do piso no \_\_\_\_\_ e danos adicionais no ( \_\_\_\_\_ pelo que a aeronave é considerada \_\_\_\_\_) até que os danos acima mencionados sejam reparados, ou seja, não poderia levantar voo antes da sua reparação.

16º Do mesmo modo, e com o objetivo de descobrir a causa do desprendimento do rasto do rotor, a Ré contactou a Airbus para a informar do incidente e notificar a CIAIAC (Comissão de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil) e o AESA SNS (Sistema de Notificação de Ocorrências) do incidente, tal como estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014.

17º Bem como e seguindo o protocolo estabelecido para este tipo de eventos, efectuou uma investigação de segurança com a informação fornecida pela AENA Operational Safety, a fim de tentar chegar às conclusões e/ou determinações mais próximas sobre a verdadeira causa do incidente cfr doc 1 que se junta.

18º Com efeito foi possível confirmar que o sucedido com o voo em questão resultou da existência de um buraco na pista RWY36L do aeroporto \_\_\_\_\_ e que se tornou evidente durante o voo em questão, após a 4ª inspeção de rotina da pista RWY36L.

19º Facto ao qual a Ré é totalmente alheia e não haverá qualquer dúvida que estamos perante um acontecimento totalmente súbito cuja responsabilidade não pode ser imputada à Ré.

20º Do relatório e investigações efectuadas resultou que a roda afetada estava em condições óptimas para o voo sem qualquer imprevisto, pois encontrava-se dentro dos níveis correctos para a mesma

21º Tendo-se concluído que o sucedido não resultou de qualquer defeito na roda ou falta de manutenção já que antes do voo cumpria os requisitos impecáveis para funcionar sem este tipo de incidente.

22º Face ao sucedido e à declaração de emergência local obrigou a que a aeronave fosse declarada fora de serviço à chegada ao referido aeroporto de o que implicou a necessidade de encontrar uma aeronave de substituição para transportar os passageiros até ao seu destino.

23º O que foi realizado com a máxima diligência por parte da Ré tendo as Reclamantes partido em direcção ao destino no dia seguinte - em 7 de setembro de 2023, às 15 horas, no avião com a matrícula

24º Acresce que e como as próprias Reclamantes reconhecem durante o tempo de espera, os passageiros foram alojados em alojamentos e receberam as bebidas e a assistência necessárias.

25º Em conclusão, verifica-se que a Ré tomou as medidas mais adequadas, rápidas e possíveis para minimizar os danos causados aos passageiros devido à avaria do avião que devia efetuar a viagem.

26º No entanto e face aos factos apurados e supra expostos não pode a Ré aceitar o pedido pelas Reclamantes porquanto se trata de uma circunstância extraordinária que não imputável à Ré.

27º O conceito de "circunstâncias extraordinárias" constante do 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, exclui a obrigação de pagar qualquer indemnização.

28º O regulamento supra identificado e aplicável ao caso em apreço prevê que "uma transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7º se puder provar que o cancelamento se deve a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis...".

29º Na mesma linha, é especificado no considerando nº 14 do regulamento acima referido: "Tal como na Convenção de Montreal, as obrigações das transportadoras aéreas operadoras devem

*ser limitadas ou excluídas quando uma ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Tais circunstâncias podem surgir, nomeadamente, em casos de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo, riscos para a segurança, deficiências inesperadas em matéria de segurança do voo e greves que afectem as operações de uma transportadora aérea operadora.”*

*30º O considerando nº 15 indica igualmente: "Deve considerar-se que existem circunstâncias extraordinárias quando o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, em relação a uma determinada aeronave numa determinada data, resultar num atraso considerável, num atraso noturno ou no cancelamento de um ou mais voos da aeronave, mesmo que a transportadora aérea em causa tenha envidado todos os esforços para evitar tais atrasos ou cancelamentos.”*

*31º Resulta desta disposição que a intenção do legislador europeu é que as companhias aéreas não sejam responsabilizadas por atrasos nos casos em que estes ocorram devido a riscos de segurança.*

*32º Assim, o ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA (Terceira Secção) de 31 de janeiro de 2013 salientou que não existe uma lista de "circunstâncias extraordinárias", mas que a particularidade do caso específico deve ser tida em conta:*

*"do Regulamento n.º 261/2004 ou no resto das suas disposições, embora uma lista não exaustiva dessas circunstâncias possa ser encontrada nos seus 14.º e 15.º considerandos (como salientámos)*

*28 Neste contexto, segundo jurisprudência constante, o sentido e o alcance dos termos não definidos pelo direito da União devem ser determinados em conformidade com o seu significado habitual na linguagem corrente, tendo igualmente em conta o contexto em que são utilizados e os objectivos prosseguidos pela legislação em que se inserem (acórdão Wallentin-Hermann [2008,349], n.º 17).*

*29 Na linguagem comum, a expressão "circunstâncias extraordinárias" refere-se literalmente a circunstâncias "fora do comum". No contexto do transporte aéreo, significa um acontecimento que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou origem, escapa ao seu controlo efetivo (acórdão Wallentin-Hermann [2008,349], n.º 23). Por outras palavras, como salientou o advogado-geral no n.º 34 das suas conclusões, trata-se de todas as circunstâncias que escapam ao controlo da transportadora aérea, independentemente da natureza e da gravidade dessas circunstâncias.*

30 Para além das "circunstâncias extraordinárias" referidas no artigo 5.º, n.º 3, o Regulamento n.º 261/2004 (LCEur 2004, 637) não contém qualquer indicação de que reconheça uma categoria distinta de acontecimentos "particularmente extraordinários" que tenham por efeito isentar a transportadora aérea de todas as suas obrigações, incluindo as previstas no artigo 9.

33º Do mesmo modo, a regulamentação internacional, comunitária e nacional contempla a força maior como causa de exoneração da responsabilidade do transportador.

34º Iguamente o artigo 19º da Convenção de Montreal, intitulado "Atraso", prevê o seguinte "A transportadora é responsável pelos danos causados por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. No entanto, a transportadora não será responsável por danos causados por atrasos se provar que ela própria e os seus trabalhadores e agentes tomaram todas as medidas razoavelmente necessárias para evitar os danos ou que lhes era impossível, a eles e a outros, tomar tais medidas".

35º No caso em apreço, estamos perante um facto causador do atraso que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, pela sua natureza e origem, escapa ao seu controlo efetivo, uma vez que, recorde-se, o voo em questão foi objeto de um atraso aéreo por ter de regressar ao aeroporto de Madrid depois de ter constatado danos consideráveis numa das suas rodas causados por um buraco na pista RV.

36º Por outras palavras, estamos perante uma circunstância que, como se indicou, era, em todo o caso, imprevisível e inevitável para a Ré, não lhe podendo ser imputada qualquer responsabilidade do mesmo, uma vez que o avião que inicialmente ia fazer a viagem ficou inoperacional devido a danos extensos numa das suas rodas causados por um buraco na pista que obrigou, por razões de segurança e em conformidade com a regulamentação aeronáutica aplicável, a fazer regressar o voo das Reclamantes ao seu local de origem.

37º Trata-se de uma situação clara de Força Maior, sendo que a Ré tomou todas as medidas necessárias e conhecidas para minimizar as consequências do evento e, sempre, de acordo com o Regulamento.

38º De igual modo, o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, de 4 de abril de 2019 (C-501/2017), refere que os danos causados a um pneu de uma aeronave por um corpo estranho, como detritos móveis, que se encontrava na pista de um aeroporto, se enquadram no conceito de "circunstâncias extraordinárias".

39º Por último, acresce ainda que não se trata de um simples caso fortuito mas da responsabilidade da Ré mas sim de um caso de força maior, em que a circunstância que determina o atraso é completamente alheia à responsabilidade ou controlo da Ré.

40º Concluindo e neste sentido sempre deverá o atraso ser qualificado como proveniente de força maior e cuja responsabilidade não pode ser imputada à Ré já que tudo derivou de um buraco na pista, que provocou os danos credenciados na roda da aeronave, e o conseqüente regresso do voo para total segurança dos passageiros; devendo assim a Ré ser absolvida do pedido.

NESTES TERMOS, E nos mais de direito aplicável, Deverá a presente acção ser julgada improcedente, por não provada, devendo a Ré ser absolvida de todos os pedidos formulados pelas Reclamantes.

1.4. A reclamada \_\_\_\_\_, adiante designada por \_\_\_\_\_, embora devidamente notificada, não se fez representar, na audiência arbitral de discussão e julgamento ( após indeferimento de novo pedido de adiamento da audiência arbitral) e nos termos do disposto no artigo 14º do Regulamento do Triave não apresentou contestação escrita, não apresentou qualquer prova no prazo estabelecido no Regulamento deste Tribunal Arbitral (art.º 14.º n.º 5), não marcou presença, nem se fez representar, na audiência de discussão e julgamento.

Pelo que, os autos prosseguiram os seus termos, em conformidade com o estatuído no art.º 35.º n.ºs 2 e 3 da Lei n.º 63/2011 de 14 de dezembro (aplicável ex vi o disposto no art.º 19.º n.º 3 do Regulamento deste Tribunal Arbitral dado tratar-se de arbitragem necessária).

## II- OBJETO DO LITÍGIO

A presente querela cinge-se na seguinte questão, nos termos e para os efeitos do disposto na al. b) do n.º 3 do artigo 10º do C.P.C. em conjugação com o n.º 1 do artigo 342º do C.C. se se verifica ou não a existência de causa justificativa para que as reclamadas prestem indemnização à reclamante no montante de €638,05 (seiscentos e trinta e oito euros e cinco cêntimos).

## III- SANEADOR

Nos termos do artigo 14.º do Regulamento do Triave as partes foram notificadas da data, hora e local da audiência arbitral, precedida da tentativa de conciliação prevista no artigo 11.º do referido regulamento.

A audiência realizou-se, assim, com a presença da reclamante e da Ilustre Mandatária das reclamadas \_\_\_\_\_ e com a ausência da reclamada:

Declarada aberta a audiência não foi possível realizar-se a Tentativa de Conciliação (nos termos do artigo 11º do Regulamento do Triave), porquanto partes presentes não se entenderam, tendo assim a mesma, se frustrado.

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

Este tribunal é material e territorialmente competente, uma vez que está em causa um processo de conflito de consumo, iniciado por consumidor(a), decorrente da celebração de um contrato de transporte aéreo de passageiros com um profissional (pessoa coletiva), na área de residência da reclamante.

Este Tribunal arbitral é, assim, competente, considerando a vontade manifestada pela reclamante/consumidor(a), a natureza do litígio e a sujeição deste (litígio) ao regime de arbitragem necessária.

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

Passa-se de imediato à apreciação do mérito do pedido.

#### **IV- FUNDAMENTAÇÃO**

##### **Da Fundamentação de Facto**

##### **4.1.Factos provados**

Atendendo às alegações fáticas da reclamante e das reclamadas 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 reclamante comprou à reclamada , , uma viagem por si organizada, com estadia em hotel em regime de tudo incluído, transfer e viagem de avião com embarque em e desembarque em com início no dia 06 de setembro de 2023 e regresso a 19 de setembro de 2023 – facto que se julga provado com base no **doc. n.º 1** junto com a reclamação;
2. Pela viagem referida em 1) a reclamante pagou à reclamada a quantia de €916,00 (novecentos e dezasseis euros) – facto que se julga provado com base no **doc. n.º 1** junto com a reclamação;
3. O voo agendado para o dia 06 de setembro de 2023 foi operado pela reclamada . Facto que se julga provado por confissão das partes;
4. No dia 06 de setembro de 2023 após partida do voo operado com a aeronave e após cerca de 02h20min de voo, na posição – facto que se julga provado com base no depoimento da reclamante e da testemunha
5. O regresso da aeronave ao aeroporto e levou-se ao facto de o Controlo de Fauna do Aeroporto de Madrid ter avisado o Centro de Carga do Aeroporto que observou um possível desprendimento de material do trem principal da aeronave em causa, a descolar da pista – facto que se se julga provado com base no **doc. n.º 1** junto com a contestação das reclamadas;
6. À chegada a a reclamante foi transferida para um Hotel disponibilizado pela reclamada facto que se julga provado com base no depoimento da reclamante e da testemunha
7. A reclamante apenas no dia viajou para a aeronave com a matrícula que se julga provado por confissão das partes;
8. A reclamada no dia 07 de setembro de 2023 não disponibilizou a refeição de almoço à reclamante motivo pelo qual a esta teve de despendar pela refeição a quantia de €8,05 (oito euros e cinco cêntimos) – facto que se julga provado com base no **doc. n.º 6** junto com a reclamação;

9. A reclamante devido ao atraso no voo no dia 06 de setembro de 2023 com destino à [redacted] não usufruiu da primeira noite de estadia no hotel [redacted] – facto que se julga provado com base no depoimento da reclamante e da testemunha [redacted] e com base nos **doc. n.º 2 e 3** juntos com a reclamação;

#### **4.2 Factos essenciais não provados**

Tendo em consideração aquele que é o objeto do litígio, para além dos factos que se encontram em contradição com os julgados provados e da prejudicada por estes e excluindo-se aqueles que são meramente conclusivos, julga-se não provado toda a demais factualidade alegada.

#### **V- MOTIVAÇÃO**

O juiz ou o árbitro não tem o dever de pronúncia sobre toda a matéria alegada, tendo antes o dever de seleccionar 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.º5 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 e pelas reclamadas, designadamente nos comprovativos da reserva da viagem organizada pela reclamada Turiworld no dia 06.09.2023 à

na qual estava incluída a viagem aérea operada pela reclamada e bem como nas declarações prestadas em audiência de julgamento pela Reclamante e pela testemunha [redacted] o que confirmou a existência de um atraso superior a três horas relativamente ao voo em apreço e ainda, tendo em consideração os factos instrumentais que resultaram da instrução e discussão da causa (artigo 5.º, n.º 2, alínea a) do CPC).

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 designadamente que a causa alegada pela reclamada “possível despreendimento de material do trem principal da aeronave” se enquadre no conceito de “circunstâncias extraordinárias”, conforme adiante melhor se demonstrará.

#### **VI- DA FUNDAMENTAÇÃO DE DIREITO**

Como já referido anteriormente a reclamante e a reclamada celebraram entre si um contrato, mediante o qual a reclamada vendeu à reclamante uma viagem organizada [redacted] e a reclamante pagou o respetivo preço.

Acresce que foi a reclamada [redacted] quem emitiu e entregou à reclamante os bilhetes de avião dos voos a realizar.

Trata-se assim de um contrato sinalagmático, por via do qual as partes se obrigam mutuamente a cumprir as prestações por si assumidas e que deve ser pontualmente cumprido (art.º 406º Código Civil).

O devedor cumpre a obrigação quando realiza a prestação a que está vinculado (art.º 762º CC) de forma integral (art.º 763º CC), o que significa que, a menos que outra coisa resulte de acordo entre as partes, o devedor só se desobriga da sua prestação se cumprir o contrato globalmente e não por partes.

Consequentemente, o devedor que falte culposamente ao cumprimento da sua obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor (art.º 798º CC), cabendo àquele e não a este provar que a falta de cumprimento ou o cumprimento defeituoso não resulta de culpa sua (art.º 799º CC).

Já no que respeita à reclamada \_\_\_\_\_ estará em causa 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.

Caracteriza-se por ser um contrato consensual, bilateral, em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão.

Tal como define Menezes Cordeiro, o contrato de transporte é “(...) aquele pelo qual uma pessoa – o transportador – se obriga perante outro – o interessado ou expedidor – providenciar a deslocação de pessoas e bens de um local para outro”, sendo que o contrato em apreço pode assumir diversas vertentes, entre as quais, o contrato de transporte aéreo.

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 (doravante designado por Regulamento).

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, 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.

Nos termos do disposto no Artigo 6º do Regulamento:

**Artigo 6º**

**Atraso**

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 1500 quilómetros; ou*

- b) *Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1500 e 3500 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 9º, 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 9º, e*
- iii) *quando o atraso for de, pelo menos, quatro horas, a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8º*
2. *De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância.*

Decorre ainda do disposto no artigo 7º, 8º e 9º do Regulamento o seguinte:

**Artigo 7º**

*Direito a indemnização*

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

- a) *250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros;*
- b) *400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3000 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.*

2. *Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8º, 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 1500 quilómetros; ou*

- b) *Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1500 e 3500 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 eletrónica, 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.º 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.*

### **Artigo 8º**

#### *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 prevista no n.º 3 do artigo 7º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas, e para a parte ou partes da viagem já efetuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,*
- um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;*
- b) *O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou*
- c) *O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.*
2. *A alínea a) do n.º 1 aplica-se igualmente aos passageiros cujos voos fazem parte de uma viagem organizada, salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Diretiva 90/314/CEE.*

3. *Sempre que uma cidade ou região for servida por vários aeroportos e uma transportadora aérea operadora oferecer aos passageiros um voo para um aeroporto alternativo em relação àquele para o qual tinha sido feita a reserva, a transportadora aérea operadora deve suportar o custo da transferência do passageiro desse aeroporto alternativo para o aeroporto para o qual a reserva tinha sido feita, ou para outro destino próximo acordado com o passageiro.*

### **Artigo 9º**

#### *Direito a assistência*

1. *Em caso de remissão para o presente artigo, devem ser oferecidos a título gratuito aos passageiros:*
  - a) *Refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera;*
  - b) *Alojamento em hotel:*
    - *caso se torne necessária a estadia por uma ou mais noites, ou*
    - *caso se torne necessária uma estadia adicional à prevista pelo passageiro;*
  - c) *Transporte entre o aeroporto e o local de alojamento (hotel ou outro).*
2. *Além disso, devem ser oferecidas aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico.*
3. *Ao aplicar o presente artigo, a transportadora aérea operadora deve prestar especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas.*

Aqui chegados e atento o alegado pela reclamada designadamente que o atraso ocorrido deverá ser qualificado como proveniente de força maior e cuja responsabilidade não lhe pode ser imputada há que dizer o seguinte:

Como resulta das Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do

Parlamento Europeu e do Conselho, deve entender-se por circunstâncias extraordinárias:

## **“5. CIRCUNSTÂNCIAS EXTRAORDINÁRIAS**

### **5.1. Princípio**

*Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do regulamento, a transportadora aérea não é obrigada a pagar uma indemnização em caso de cancelamento ou atraso à chegada, se puder provar que o cancelamento ou o atraso se ficaram a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.*

*Para não ser obrigada ao pagamento de uma indemnização, a transportadora deve, por conseguinte, provar simultaneamente:*

- a existência e a ligação entre as circunstâncias extraordinárias e o atraso ou o cancelamento,*
- e*
- o facto de o atraso ou cancelamento não poder ter sido evitado, apesar de terem sido tomadas todas as medidas razoáveis.*

*Uma dada circunstância extraordinária pode produzir mais de um cancelamento ou atraso no destino final, como é o caso de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, tal como referido no considerando 15 do regulamento.*

*Em derrogação da regra normal, ou seja: o pagamento de uma indemnização, que reflete o objetivo de proteção do consumidor, deve ser objeto de interpretação estrita (Processo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, n.º 17 e jurisprudência referida).*

*Assim, todas as circunstâncias extraordinárias que rodeiam um evento como as enumeradas no considerando 14 não são necessariamente causas de isenção da obrigação de indemnizar, requerendo, antes, uma avaliação casuística (Processo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, n.º 22).*

*Por último, em caso de problemas técnicos, as circunstâncias extraordinárias devem estar relacionadas com um evento que reúna duas condições cumulativas: em primeiro lugar, não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa; em segundo lugar, escape ao controlo efetivo da transportadora, devido à sua natureza ou origem (Processo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, n.º 23).*

*As transportadoras podem apresentar como comprovativos extratos de diários de bordo ou relatórios de incidentes e/ou documentos e declarações externos. Nos casos em que se faça referência a tais comprovativos na resposta ao passageiro e/ou ao organismo nacional de*

*execução, estes também devem ser transmitidos. Caso a transportadora aérea pretenda invocar circunstâncias extraordinárias, esses comprovativos devem ser fornecidos gratuitamente pela transportadora aérea ao organismo nacional de execução e aos passageiros, em conformidade com as disposições legais nacionais relativas ao acesso aos documentos.*

## **5.2. Problemas técnicos**

*O Tribunal (Processo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, n.º 25) esclareceu ainda que os problemas técnicos detetados durante a manutenção das aeronaves ou provocados por uma falha na manutenção de uma aeronave não podem ser considerados «circunstâncias extraordinárias». O Tribunal considera que, mesmo quando um problema técnico, que ocorreu inesperadamente, não é imputável a uma manutenção deficiente nem detetado durante as operações de manutenção de rotina, tal problema técnico não é abrangido pela definição de «circunstâncias extraordinárias» quando é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea. Por exemplo, uma avaria, como a referida acima, que foi causada pela falha prematura de determinados componentes de uma aeronave pode constituir um evento imprevisto. No entanto, tal avaria permanece intimamente ligada ao sistema muito complexo de funcionamento da aeronave, que é operada pela transportadora aérea em condições, nomeadamente condições meteorológicas, que são muitas vezes difíceis ou mesmo extremas, entendendo-se, por outro lado, que nenhum componente de uma aeronave é eterno. Por conseguinte, importa considerar que o evento imprevisto é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea (Processo C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, n.ºs 40-42) No entanto, um defeito de fabrico oculto comunicado pelo fabricante da aeronave ou por uma autoridade competente, ou danos causados à aeronave por atos de sabotagem ou terrorismo poderiam ser considerados como circunstâncias extraordinárias.*

Assim, entende este Tribunal que não poderá proceder o entendimento das reclamadas no sentido de se considerar que o atraso deve ser qualificado como proveniente de força maior.

Assim a reclamante tem direito à indemnização prevista no artigo 7.º, porquanto verificam-se todos os pressupostos de facto e direito previstos nos artigos 6.º n.º 1 alínea c) e 7.º n.º 1 alínea c).

Quanto aos pressupostos do artigo 7.º n.º 1-álínea c) em virtude da remissão expressa da norma do artigo 6.º, por um lado, e, por outro lado, porque a distância do \_\_\_\_\_ na \_\_\_\_\_ é de 6697,54 quilómetros, conforme consta do “website” \_\_\_\_\_

Citando o Acórdão do STJ de 23 de outubro de 2012 e processos apensos C-581/10 e C-629/10 : *“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 indemnização 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.”*

Assim considerando este Tribunal que as reclamadas não provou a existência de quaisquer circunstâncias extraordinárias que pudessem, eventualmente, legitimar a existência do atraso do voo, terá de proceder a pretensão da reclamante.

No mais e atento o disposto no artigo 12º do Regulamento CE n.º 261/2004 poderão os passageiros reclamar uma indemnização suplementar.

Nessa medida provou a reclamante que saíram do aeroporto de partida em Madrid com destino à cidade de \_\_\_\_\_, mas que antes de aterrar regressaram ao aeroporto de partida.

Tal facto levou a que a reclamante não pudesse usufruir da primeira noite que havia pago num hotel na \_\_\_\_\_ e bem assim a ter de almoçar no dia 07 de setembro atenta a hora em que o voo nesse dia se realizou.

No que respeita à indemnização pretendida pela reclamante pela perda de uma noite no hotel, não tendo sido junto documento do hotel que atestasse o valor efetivo correspondente à noite não usufruída, julga este Tribunal justo e equitativo o montante

peticionado pela reclamante atento o valor total da viagem por si pago que incluía 7 noites de alojamento em Hotel em regime de tudo incluído, viagem aérea e transfer.

Por último e no que expressamente respeita à reclamada sempre se dirá que quanto a ela há que considerar a disciplina legal do contrato de viagem organizada, nos termos do qual assiste designadamente aos passageiros os direitos previstos no , bem como, eventualmente, o direito à compensação na eventualidade de se verificar o “dano férias estragadas”.

Todavia, e como defende Hugo Ramos Alves no seu manual de Direito Aéreo 2ª Edição 2024 pág. 686 *“na hipótese de ser agência de viagens a emitir o bilhete, o passageiro poderá acioná-la diretamente na eventualidade de sobrevir o incumprimento do contrato de transporte aéreo. Art. 29.º DL 17/2018: direito à redução de preço ou indemnização não afeta os direitos que assistem ao passageiro nos termos da disciplina do Direito da União, maxime Reg. 261/2004, sendo certo que os direitos emergentes da CM não podem ser postergados, pois o incumprimento do contrato de transporte reporta-se a realidade diversa do incumprimento do contrato de viagem organizada”*.

E acrescenta *“Na eventualidade de ser a agência a emitir o bilhete, pode dar-se o caso de, perante uma situação de incumprimento do contrato de transporte, o passageiro poder lançar igualmente mão de ação por incumprimento ao abrigo do contrato de viagem organizada. A priori, admitimos tal possibilidade, no pressuposto de o incumprimento do contrato de transporte originar um dano diverso do incumprimento do contrato de viagem organizada: se a alegação de incumprimento do contrato de viagem organizada radicar no incumprimento do transportador, a partir do momento em que o passageiro tenha sido ressarcido pelo transportador, deve considerar-se precluída esta via de ação”*.

Ora não tendo o transportador, aqui também reclamada, ressarcido a reclamante deverão as reclamadas ser solidariamente condenadas no pagamento.

**VII- DECISÃO**

**Nestes termos, com base nos fundamentos expostos, julgo a ação totalmente procedente, e em consequência:**

**A) Absolve-se a reclamada, \_\_\_\_\_, do pedido formulado pela reclamante;**

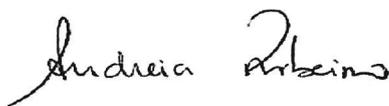
**B) Condena-se as reclamadas, \_\_\_\_\_, a pagar, solidariamente, à reclamante a quantia de €638,05 (seiscentos e trinta e oito euros e cinco cêntimos)**

*O valor do processo fixa-se em €638,05 (seiscentos e trinta e oito euros e cinco 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, 09 de julho de 2024*

A Juiz-Árbitro,



(Andreia Ribeiro)