

# Data enia

REVISTA JURÍDICA DIGITAL

**8** JUNHO 2018

A Data Venia é uma revista científico-jurídica em formato digital, tendo por objeto a publicação de doutrina, artigos, estudos, ensaios, teses, pareceres, crítica legislativa e jurisprudencial, apoiando igualmente os trabalhos de *legal research* e de *legal writing*, visando o aprofundamento do conhecimento técnico, a livre e fundamentada discussão de temas inéditos, a partilha de experiências, reflexões e/ou investigação.

As opiniões expressas são da exclusiva responsabilidade dos respectivos autores e não traduzem necessariamente a opinião dos demais autores da *Data Venia* nem da sua administração.

A citação, transcrição ou reprodução dos conteúdos desta revista estão sujeitas ao Código de Direito de Autor e Direitos Conexos.

É proibida a reprodução ou compilação de conteúdos para fins comerciais ou publicitários, sem a expressa e prévia autorização da Administração da Data Venia e dos respectivos Autores

## índice

- DIREITO E PROCESSO CIVIL
- 005** *O ónus de prova na responsabilidade civil médica*  
Luís Filipe Pires de Sousa, Juiz Desembargador
- CONTRATAÇÃO PÚBLICA
- 025** *A alocação dos riscos nas parcerias público-privadas*  
Vitor Hugo Soares Dias, Advogado Estagiário
- DIREITO DOS TRANSPORTES
- 157** *Regulamento (CE) n.º 261/2014 – Direitos dos passageiros de transporte aéreo*  
Renato Grazina, Juiz de Direito
- ORGANIZAÇÃO JUDICIÁRIA
- 195** *As competências do Juiz Presidente do Tribunal de Comarca*  
Luís Miguel Vaz da Fonseca Martins, Juiz de Direito
- DIREITO JUDICIÁRIO CONSTITUCIONAL
- 225** *A natureza constitucional dos Julgados de Paz*  
Joel Timóteo Ramos Pereira, Juiz de Direito
- PROCESSO CONSTITUCIONAL
- 289** *“Ontogenia” da fiscalização abstrata sucessiva*  
Angelina Teixeira, Advogada
- DIREITO DA NACIONALIDADE
- 307** *As alterações de 2015 e 2017 ao regime jurídico da nacionalidade portuguesa*  
António Manuel A.F.X. Beirão, Procurador da República
- DIREITO COMERCIAL E DAS EMPRESAS
- 343** *Contrato de consórcio*  
Hugo da Silva Tavares, Advogado
- DIREITO COMERCIAL E DAS EMPRESAS
- 365** *Responsabilidade pelo pagamento das prestações de condomínio*  
Filipa Moreira Azevedo, Advogada
- RESPONSABILIDADE CIVIL
- 389** *O outro lado do bilhete do espetáculo*  
Angelina Teixeira, Advogada
- DIREITO DAS CONTRAORDENAÇÕES
- 413** *(In)observância dos requisitos da decisão que aplica a coima*  
Filipa Moreira Azevedo, Advogada
- CONTRATAÇÃO PÚBLICA
- 431** *Gestor do contrato: uma mão cheia de deveres*  
Angelina Teixeira, Advogada

# Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11-02

## UMA BREVE VIAGEM PELOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS DE TRANSPORTE AÉREO

**Renato Grazina**

Juiz de Direito

**Sumário:** 1. Necessidade de nova legislação. 2. Objeto e âmbito de aplicação. 3. Recusa de embarque. 4. Cancelamentos. 5. Atrasos. 6. Montantes indemnizatórios. 7. Direito a reembolso ou reencaminhamento. 8. Direito a assistência. 9. Colocação em classe superior ou inferior. 10. Pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais. 11. Indemnização suplementar e direito de regresso. 12. Direito a informação. 13. Proibição de exclusão. 14. Notas finais.

### 1. Necessidade de nova legislação

Assumindo a importância de uma política de transportes eficaz no território da União Europeia, atento o princípio basilar da livre circulação (artigo 3º, nº 2 do Tratado da União Europeia, artigo 21º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, títulos IV e V do TFUE, artigo 45º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia), bem como a importância crescente do direito dos consumidores, o legislador europeu entendeu, em 2001, que era hora de substituir o Regulamento nº 295/91, que estabelecia regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares.

Pese embora a existência da *Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*, mais conhecida por Convenção de Montreal, vigente na ordem jurídica internacional desde 13/02/1933, o legislador europeu entendeu que era necessário, dentro do território da União Europeia, um diploma que efetivamente garantisse o direito dos passageiros de transporte aéreo.

De facto, o crescimento sem precedentes de tal meio transporte no virar do século, veio levantar novas problemáticas no âmbito da proteção dos passageiros, às quais o velho Regulamento 265/91 já não conseguia responder.

Conforme se deixou expresso no preâmbulo do novo Regulamento, *o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis, pelo que a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos naquele Regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado* (considerandos 3 e 4).

Assim, três anos depois de discussão nas instituições europeias, surgiu o Regulamento nº 261/2004, publicado a 17 de fevereiro de 2004 e com entrada em vigor um ano de depois, que veio estabelecer 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, fixando as respetivas indemnizações entre os 250,00€ e os 600,00€.

Contudo, realce-se que a aplicação deste Regulamento não tem sido pacífica, sendo que, logo em 2004, a IATA (International Air Transport Association - associação que agrupava 270 companhias aéreas distribuídas por 130 países) e a ELFAA (European Low Fares Airline Association – que representava os interesses de 10 companhias aéreas de baixo custo de 9 países europeus, atualmente extinta) interpuseram, no Supremo Tribunal de Inglaterra & Gales, dois recursos de fiscalização da legalidade das medidas de execução do Regulamento nº 261/2004, levadas a cabo pelo Ministério dos Transportes Britânico (processo nº C-344/04, acórdão de 10/01/2016).

Tendo sido levantadas questões prejudiciais, o Tribunal de Justiça da União Europeia foi perentório ao esclarecer que nenhuma das questões levantadas são suscetíveis de afetar a validade do Regulamento, o qual deve, e tem de ser observado.

Não obstante, passaram mais de 10 anos até que os cidadãos nacionais descobrissem a proteção que este Regulamento lhes concede, sendo que recentemente alguns Tribunais têm sido inundados de processos intentados contra as companhias aéreas no âmbito do Regulamento nº 261/2004.

Tal é especialmente notório em dois tribunais nacionais, no Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa e no Tribunal Judicial da Comarca dos Açores, por as sedes das duas maiores companhias nacionais serem, precisamente, em Ponta Delgada (no caso da *Sata International – Azores Airlines S.A.*) e em Lisboa (no caso da *Tap Air Portugal, S.A.*).

A título de exemplo, no Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Tribunal Judicial da Comarca dos Açores, onde exerço funções, entraram, desde o início de 2016, mais de 150 ações de processo comum (por vezes ações especiais para o cumprimento de obrigações pecuniárias) onde o pedido é, precisamente, o pagamento de indemnizações ao abrigo do Regulamento 261/2004, de 11 de fevereiro.

Para tal contribuíram, decisivamente, as agências especializadas em reclamações junto das companhias aéreas, das quais a *Airhelp*, sociedade sediada em Hong Kong, se assume como líder, embora já tenha concorrência de outras agências, como a *Gate 28* ou a *Aireclaim*.

Estas sociedades, a troco de uma parte da indemnização a que o passageiro previsivelmente terá direito, interpelam as companhias aéreas para pagamento e, se necessário, intentam a respetiva ação judicial e representam os passageiros em Tribunal, ficando todos os custos a seu cargo, nomeadamente, honorários de advogados e custas judiciais.

Façamos, então, uma viagem pelo Regulamento (CE) nº 261/2004, doravante designado somente por Regulamento.

## 2. Objeto e âmbito de aplicação

O artigo 1º começa por definir o seu objeto: estabelecer os direitos mínimos dos passageiros em caso de recusa de embarque contra a sua vontade, cancelamento de voos e atraso de voos.

No artigo 2º, e como a legislação europeia já nos habituou, encontramos definições dos conceitos indeterminados que são utilizados pelo legislador, às quais recorreremos durante a análise aos restantes artigos.

O âmbito de aplicação encontra-se no artigo 3º, o qual estabelece condições quanto ao âmbito espacial (nº1), âmbito pessoal (nº2) e âmbito corporativo (nº3).

O artigo 3º, nº1 começa por especificar o **âmbito territorial** do diploma, dispondo que o regulamento se aplica:

*a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado Membro a que o Tratado se aplica;*

*b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária (com uma licença de exploração válida concedida por um Estado Membro).*

Conforme decorre da alínea b), sempre que a partida se localize num país terceiro, mas com destino à União, o Regulamento não será aplicável sempre que a transportadora for comunitária e já tenha dado benefícios ou uma indemnização e prestado a respetiva assistência nesse país terceiro. Com tal diferença de tratamento, e afastamento das regras do Regulamento, a União Europeia pretendeu motivar as companhias aéreas a prestarem uma assistência mais efetiva aos passageiros que se encontram em países terceiros, onde, naturalmente, se encontram mais desprotegidos do que no território da União.

A norma contida na alínea a) já foi objeto de interpretação por parte do Tribunal de Justiça da União Europeia, no âmbito de um litígio entre a companhia aérea Emirates e D. Schenkel, após aquela se ter recusado a indemnizar este na sequência do cancelamento de um voo com partida de Manila, nas Filipinas (acórdão de 10/07/2008, processo C-173/07, Emirates Airlines vs. D. Schenkel).

D. Schenkel havia reservado na Emirates uma viagem de ida e volta com partida de Düsseldorf (Alemanha) e destino a Manila, via Dubai (Emiratos Árabes Unidos), sendo que o voo de regresso acabou por ser cancelado. O passageiro defendeu em Tribunal que o voo de ida e o voo de regresso são partes não autónomas de um único e mesmo voo e a *Emirates* defendeu que o voo de ida e o voo de regresso devem ser considerados dois voos distintos, pelo que, não sendo uma transportadora comunitária, não está abrangida pelo regulamento nesta situação.

O Tribunal de Justiça da União Europeia deu razão à Emirates, acabando por decidir que o artigo 3º, nº1, alínea a)

*“deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável às situações em que está em causa uma viagem de ida e volta no âmbito da qual os passageiros que partiram inicialmente de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro ao qual o Tratado CE se aplica regressam a esse aeroporto num voo com partida de um aeroporto situado num país terceiro. A circunstância de o voo de ida e o voo de regresso serem objeto de uma reserva única não é relevante para a interpretação dessa disposição”. Acrescenta o Tribunal que “supor que um voo na aceção do artigo 3º, nº 1, alínea a), do referido regulamento é uma viagem de ida e volta equivaleria a considerar que o destino final desta última é idêntico ao seu primeiro ponto de partida. Se assim fosse, esta disposição não faria qualquer sentido”.*

O nº2 do artigo 3º elenca condições cumulativas ao nº1 para que se possa aplicar o presente Regulamento, desta vez especificando a quais passageiros se aplica (**âmbito pessoal**). Assim, o diploma aplica-se aos passageiros que têm uma reserva confirmada para o voo e se apresentem para embarque com a

antecedência exigida pela companhia aérea (salvo se previamente forem avisados do cancelamento) e aos passageiros que tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo.

Importa aqui recorrer à definição de reserva contida na alínea g) do artigo 2º do regulamento: *o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico, bem como à definição de destino final, contida na alínea g) do mesmo normativo: o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada.*

Estão, assim, abrangidos os passageiros que têm voos de ligação (com **escala**), sendo que o que se deve atender é ao destino final que consta da reserva aceite e registada pela transportadora aérea, pelo que esta será responsável, nomeadamente, no caso de o passageiro perder um voo de ligação para o destino final, por chegada tardia do primeiro voo, sem prejuízo do eventual direito de regresso a terceiros.

De fora do âmbito da aplicação do diploma ficam os passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente ao público (nomeadamente, tarifas de familiares da tripulação ou as tarifas para jovens aplicadas, por exemplo, na Região Autónoma dos Açores ao abrigo do cartão “Interjovem”). No entanto, e conforme enfatiza o Regulamento, o Regulamento aplica-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente (“milhas”), ou seja, e quanto às transportadoras aéreas nacionais, aplica-se aos bilhetes emitidos ao abrigo dos programas *Tap Victoria* e *Sata Imagine*.

Quanto às companhias aéreas (**âmbito corporativo**), dispõe o nº5 do artigo 3º que o Regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos nº1 (âmbito espacial) e nº2 (âmbito pessoal), pelo que estão abrangidos voos *charter*, domésticos e internacionais,



operados por todas as companhias aéreas, convencionais e de baixo custo (*low-cost*).

Uma vez que o presente Regulamento apenas estabelece os direitos mínimos dos passageiros, o mesmo não exclui a aplicação da Diretiva 90/314/CEE, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados. Aliás, sempre que um circuito organizado é cancelado por outros motivos que não sejam o cancelamento do voo o Regulamento não é aplicável, mas sim a diretiva (artigo 3º, nº6 do Regulamento).

Antes de passarmos para a análise do Regulamento, cumpre alertar para o papel do Tribunal da Justiça da União Europeia quanto à interpretação da legislação da União.

Dispõe o artigo 19º, nº3 alínea b) do Tratado da União Europeia que o Tribunal de Justiça da União Europeia decide, a título prejudicial, a pedido dos órgãos jurisdicionais nacionais, sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade dos atos adotados pelas instituições.

Assim, uma das funções desta instituição da União passa pela pronúncia sobre a interpretação das normas do direito da União e a respetiva validade, com o objetivo de uma aplicação uniforme dos tratados e da legislação da União Europeia em todos os Estados Membros.

Deste modo, sempre que um juiz de um Tribunal de um Estado Membro tenha dúvidas na interpretação de uma norma de direito europeu, ou lhe é colocada uma questão que necessite de um juízo de validade sobre uma norma ou um ato das instituições europeias, deve suscitar a intervenção do Tribunal de Justiça da União Europeia, através do mecanismo do reenvio prejudicial.

Tal mecanismo permite, assim, um diálogo entre os órgãos jurisdicionais dos Estados Membros e o Tribunal de Justiça da União, com vista a uma interpretação e aplicação uniformes do Direito da União (artigo 267º do Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia).

Neste contexto, embarquemos então na análise do Regulamento, nomeadamente, das três situações que podem acontecer a qualquer um de nós

que efetua, direta ou indiretamente, uma reserva junto de uma transportadora aérea: recusa de embarque, cancelamento e, o mais comum, os atrasos.

### 3. Recusa de embarque (artigo 4.º)

A recusa de embarque vem definida na alínea j) do artigo 2º como a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança (nomeadamente quando o passageiro se encontra alcoolizado) ou falta a necessária documentação de viagem.

A recusa de embarque decorre essencialmente, mas não só, da prática de *overbooking* por parte das transportadoras aéreas, que, para tentarem evitar lugares vazios por causa de passageiros que acabam por não comparecer na porta de embarque, vendem o mesmo lugar mais do que uma vez (cada companhia tem o seu histórico de não comparências e é com base no mesmo que calcula os lugares que vende em *overbooking*).

Não proibindo tal prática, a União Europeia tentou minimizar os seus efeitos, ao estabelecer no seu artigo 4º, nº1 que a transportadora aérea, quando tiver motivos razoáveis para prever que vai recusar o embarque para um voo, deve, em primeiro lugar, apelar a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios e do direito a reembolso ou reencaminhamento. Curiosamente, e para não haver dúvidas, o Regulamento também tem uma definição para voluntário: a pessoa que se tenha apresentado no embarque e se dispõe a ceder, a pedido da transportadora, a sua reserva a troco de benefícios.

No entanto, sendo o número de voluntários insuficiente para permitir que os restantes passageiros com reservas possam embarcar, a transportadora aérea pode então recusar o embarque a passageiros contra a sua vontade. Estes passageiros, a quem foi recusado o embarque contra a sua vontade, têm direito a uma indemnização imediata, direito ao reembolso ou reencaminhamento e, ainda, direito a assistência, soluções que iremos analisar com mais detalhe.

O conceito de recusa de embarque já foi objeto de interpretação por parte do Tribunal de Justiça da União Europeia, o qual, por acórdão de 4 de outubro

de 2012 (processo C-22/11, Finnair vs. Lassooy), decidiu que o conceito de recusa de embarque abrange *não só as recusas de embarque devido a situações de excesso de reservas mas também as recusas de embarque determinadas por outras razões, como razões operacionais*. Mais acrescentou o Tribunal Europeu que *a ocorrência de circunstâncias extraordinárias que levam uma transportadora aérea a reorganizar voos posteriormente a essas circunstâncias não é suscetível de justificar uma recusa de embarque nos referidos voos posteriores nem de exonerar essa transportadora da sua obrigação de indemnização*.

#### 4. Cancelamento (artigo 5.º)

A alínea l) do artigo 2º do Regulamento define o cancelamento como a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.

Também tal alínea já foi objeto de interpretação por parte do Tribunal de Justiça da União Europeia, o qual decidiu que tal norma *deve ser interpretada no sentido de que um voo cujos locais de partida e de chegada foram os da programação prevista, mas que fez uma escala não programada, não pode ser considerado cancelado* (despacho do Tribunal Judicial de 05/10/2016, processo C-32/16, Wunderlich vs. Bulgarian Air Charter Limited).

Assim, tendo o itinerário sido cumprido, independentemente de eventuais intercorrências que obriguem a escalas não programadas, não se pode considerar o voo como cancelado.

Em caso de cancelamento, dispõe o artigo 5º que os passageiros têm três direitos: o **direito a reembolso ou reencaminhamento**; o **direito a assistência** e o **direito a uma indemnização**.

Contudo, o direito a indemnização não se verificará caso os passageiros tenham sido informados do cancelamento, existindo soluções diferentes conforme a data de tal aviso (e que assumiu recentemente bastante relevância devido às centenas de atrasos da companhia aérea de baixo custo Ryanair).

Caso a informação do cancelamento seja prestada pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida não há lugar a qualquer indemnização.

Caso o cancelamento apenas seja informado entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida só não haverá lugar a indemnização caso tenha sido oferecido um voo de reencaminhamento que tenha permitido aos passageiros partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada.

Por fim, caso a informação do cancelamento seja prestada menos de sete dias antes da hora programada de partida só não haverá direito a indemnização se a transportadora oferecer um voo de reencaminhamento que permita ao passageiro partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

O Regulamento impõe ainda que as transportadoras, aquando da informação do cancelamento, prestem esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos (artigo 5º, nº2 do Regulamento).

Também não será devida qualquer indemnização se a transportadora 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.

Curiosamente, o conceito de circunstâncias extraordinárias não figura entre os que estão definidos no artigo 2º do Regulamento, nem é definido nos outros artigos do diploma, pese embora seja o mais invocado pelas companhias aéreas nos Tribunais.

Vejamos se os considerados ajudam na interpretação de tal conceito.

Dispõe o considerando 14 do mencionado Regulamento que *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.*

*Acrescenta o considerando 15 que considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.*

Resulta assim claro que o legislador europeu pretendeu reduzir os transtornos e inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento de voos, consagrando, inclusive, um direito a indemnização, a menos que o cancelamento se tenha ficado a dever a circunstâncias excepcionais que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

Estamos perante um conceito claramente indeterminado e muitas vezes invocado, de forma quase recorrente, pelas transportadoras aéreas para negarem aos passageiros o direito a indemnização.

Podemos conceber circunstâncias extraordinárias por motivos de força maior (por exemplo, condições meteorológicas adversas) ou a causas imputáveis a terceiros sobre os quais a transportadora aérea não tem qualquer controlo (por exemplo, greves dos controladores aéreos).

Vejamos, a título exemplificativo, algumas circunstâncias verdadeiramente extraordinárias e que já foram alegadas, e provadas pelas transportadoras em Tribunais nacionais: doença súbita da tripulação na hora da partida, condições meteorológicas adversas e insuperáveis (como sejam os ventos no Aeroporto da Madeira ou furacões nos Açores), embate de viatura na aeronave enquanto estacionada na placa, embate de aves em pleno voo, avião atingido por um relâmpago, detenção de passageiros por órgãos policiais em cumprimento de mandados de detenção judiciais ou falhas operacionais do sistema de *check in* do aeroporto de partida.

Contudo, o que se tem verificado é que na fase anterior ao processo judicial, as transportadoras aéreas limitam-se a invocar “circunstâncias excepcionais” sem que as concretizem, o que apenas fazem quando o processo

chega ao Tribunal, sendo que pelo caminho vários passageiros já desistiram do seu direito à indemnização.

Recorramos, então, à jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, o qual, conforme já tivemos a oportunidade de explicar, tem um papel decisivo na interpretação do direito da União Europeia.

Um dos primeiros acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia a interpretar tal conceito foi no processo C-549/07 (de 22/12/2008), e que opôs Friederike Wallentin-Hermann à Alitalia – Linee Aeree Italiane Spa.

F. Wallentin-Hermann havia reservado três lugares num voo com partida de Viena (Áustria) e destino a Brindisi (Itália), via Roma (Itália), sendo que, cinco minutos antes da hora de partida prevista, foi informado que o voo tinha sido cancelado. Resultou provado que o cancelamento deveu-se a uma complexa avaria do motor que afetou a turbina, detetada na véspera durante uma inspeção, tendo a Alitalia sido informada de tal na noite anterior a essa voo (mais especificamente, à 1 hora). A reparação da aeronave apenas ficou concluída uma semana após o voo programado. Assim, e no seguimento do pedido de indemnização, a Alitalia recusou o pedido invocando circunstâncias extraordinárias.

O Tribunal de Círculo de Viena acabou por julgar procedente o pedido de indemnização, nomeadamente com o fundamento de que os problemas técnicos que afetaram o aparelho em causa não estavam abrangidos pelo conceito de circunstâncias extraordinárias.

Interposto recurso para o Tribunal de Comércio de Viena, este suspendeu a instância e submeteu ao Tribunal de Justiça da União Europeia quatro questões prejudiciais, relacionadas exatamente com o conceito de circunstâncias extraordinárias.

Relembrando que o legislador europeu não pretendeu atribuir carácter de isenção da obrigação de indemnizar os passageiros em caso de cancelamento de um voo a todas as circunstâncias extraordinárias, mas somente àquelas que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, o Tribunal de Justiça da União Europeia respondeu que *o artigo 5º*,

*n.º 3 do Regulamento deve ser interpretado no sentido de que um problema técnico detetado numa aeronave e que implica o cancelamento de um voo não se enquadra no conceito de “circunstâncias extraordinárias”, na aceção dessa disposição, salvo se esse problema decorrer de eventos que, pela sua natureza ou a sua origem, não sejam inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efetivo, não sendo a Convenção de Montreal determinante para a interpretação das causas de isenção visadas no artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento n.º 261/2004.*

Recorda o Tribunal de Justiça da União Europeia que um dos objetivos da União é garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e deve ter em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral, porquanto o cancelamento dos voos causa sérios inconvenientes aos passageiros (já no acórdão IATA o Tribunal de Justiça da União Europeia tinha mencionado que o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros deve ter em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral, porquanto o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios inconvenientes aos passageiros).

Deste modo, e estando estabelecido pelo Regulamento o princípio do direito dos passageiros a indemnização em caso de cancelamento de um voo, o n.º 3 do artigo 5.º deve ser objeto de interpretação estrita.

Recorrendo ao considerando décimo quarto, o Tribunal de Justiça da União Europeia acrescenta que a listagem aí indicada (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 afetem o funcionamento da transportadora aérea) é apenas exemplificativa, mas tais causas são apenas suscetíveis de produzir os cancelamentos, pelo que todas as circunstâncias que rodeiam esses eventos não são necessariamente causas de isenção da obrigação de indemnizar.

Acrescenta o Tribunal europeu que, pese embora o legislador tenha feito constar da referida lista as falhas inesperadas para a segurança dos voos, a verdade é que as circunstâncias que rodeiam esse evento *só podem ser qualificadas de extraordinárias se estiverem relacionadas com um evento que, à semelhança dos*

*enumerados no décimo quarto considerando desse Regulamento, não seja inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, escape ao controlo efetivo desta última.*

Com tal exposição, conclui o Tribunal de Justiça da União Europeia que, atendendo às condições específicas em que é efetuado o transporte aéreo e ao grau de sofisticação tecnológica das aeronaves, há que reconhecer que as transportadoras aéreas, no exercício da sua atividade, são habitualmente confrontadas com diversos problemas técnicos provocados inevitavelmente pelo funcionamento desses aparelhos. *Aliás, é para evitar esses problemas e prevenir incidentes que ponham em causa a segurança dos voos que esses aparelhos são sujeitos a inspeções regulares, particularmente rigorosas, que fazem parte das condições correntes de exploração das empresas de transporte aéreo. Assim, a resolução de um problema técnico originado por uma falha na manutenção de um aparelho deve ser considerada inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea, pelo que problemas técnicos revelados aquando da manutenção das aeronaves ou devidos a uma falha nessa manutenção não podem constituir, enquanto tais, circunstâncias extraordinárias.*

É certo que existem problemas técnicos que constituem verdadeiras circunstâncias extraordinárias, decorrentes de eventos não inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora e que escapam ao controlo efetivo desta (o Tribunal de Justiça da União Europeia dá o exemplo de um construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea revelar, quando esses aparelhos já estão ao serviço, que os mesmos têm um defeito de fabrico oculto que afeta a segurança dos voos).

Porém, aqui o ónus da prova caberá sempre à transportadora (artigo 5º, nº4 e 5 do Regulamento), pois, uma vez que nem todas as circunstâncias extraordinárias isentam de responsabilidade, quem as pretende invocar é que tem o ónus de provar. E provar que, em todo o caso, tais circunstâncias não poderiam ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação.

Assim, o que a *Alitalia* deveria ter alegado, e provado, era que, mesmo que tivesse lançado mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, manifestamente, não poderia ter evitado que as circunstâncias



extraordinárias com que foi confrontada levassem ao cancelamento do voo, a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante, não bastando a alegação de que cumpriu as regras mínimas de manutenção da aeronave.

Mesmo que o Regulamento não criasse tal norma de direito probatório material, sempre seria essa a solução de acordo com a nossa lei, já que a prova dos factos impeditivos do direito invocado cabe àquele contra quem a invocação é feita (artigo 342º, nº2 do Código Civil).

A jurisprudência firmada no caso Wallentin-Hermann vs. Alitalia foi retomada pelo Tribunal de Justiça da União Europeia no âmbito do processo C-394-14 /acórdão de 14/11/2014, Siwert vs. Condor Flugdienst), ao não considerar como circunstância extraordinária um acontecimento como, o choque de uma escada móvel de embarque de um aeroporto contra um avião

Recordou o Tribunal de Justiça da União Europeia que *tratando-se de um problema técnico que tem origem no choque de uma escada móvel de embarque de um aeroporto contra um avião, há que salientar que essas escadas ou passarelas móveis são necessariamente utilizadas no contexto de um transporte aéreo de passageiros, permitindo a estes subir para o avião e descer deste, pelo que as transportadoras aéreas se veem regularmente confrontadas com situações resultantes da utilização dessas escadas móveis. Nestas condições, o choque de um avião com uma dessas escadas móveis deve ser considerado um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade de transportadora aérea.*

## 5. Atrasos (artigo 6.º)

O legislador europeu aparentemente tratou os atrasos de forma diferente das recusas de embarque e dos cancelamentos, excluindo destes o direito a indemnização.

A solução adotada passou pelo direito a reembolso ou reencaminhamento e pela assistência, direitos condicionados ao número de quilómetros dos voos.

Assim, o Regulamento apenas concede proteção aos atrasos de duas horas ou mais no caso de voos até 1500 quilómetros, aos atrasos de três horas ou mais no caso de voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1500 e 3 500 quilómetros e aos atrasos de quatro horas ou mais nos restantes voos.

Nestes casos, a transportadora aérea deve oferecer aos passageiros refeições e bebidas e oportunidade de realizarem telecomunicações. Caso a hora de partida prevista for o dia após a hora de partida previamente anunciada a transportadora aérea deverá ainda prover alojamento em hotel e respetivo transporte entre o aeroporto e o local de alojamento

Já o direito a reembolso ou reencaminhamento apenas é concedido aos atrasos superiores a quatro horas.

A assistência deverá ser imperativamente prestada dentro dos mencionados períodos (duas, três ou quatro horas).

Pese embora o legislador comunitário tenha aparentemente excluído as indemnizações do âmbito dos atrasos, o Tribunal de Justiça da União Europeia, no seu acórdão de 19 de novembro de 2009, no âmbito do caso que ficou conhecido como *Sturgeon* (por ser esse o apelido de família dos Autores no primeiro processo – o 402/07), veio esclarecer que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados no que diz respeito ao direito a indemnização.

Esta questão foi colocada ao Tribunal de Justiça da União Europeia no âmbito de dois reenvios prejudiciais (C-402/07 e C-432/07), por parte de um Tribunal alemão e de um Tribunal austríaco, onde eram intervenientes duas companhias aéreas: a alemã Condor Flugdienst GmbH e a francesa Air France, S.A.

Tais pedidos tiveram por objeto a interpretação dos artigos 2º, alínea l), 5º, 6º e 7º do Regulamento e foram apresentados no âmbito de litígios onde as transportadoras aéreas se recusaram a indemnizarem os passageiros que foram transportados para o aeroporto de destino, com atrasos de, respetivamente, 25 e 22 horas em relação à hora de chegada prevista.

Vejam, de forma brevíssima, o objeto dos litígios.

A família Sturgeon tinha reservado na Condor uma viagem de ida e volta, de Frankfurt Main (Alemanha) para Toronto (Canadá), o qual, na sua volta, sofreu um atraso de mais de 25 horas em relação à hora prevista. Após ter intentado ação em Tribunal, veio a Condor defender-se alegando que não ocorreu nenhum cancelamento, mas meramente um atraso, pelo que tal situação não dá direito à indemnização a que alude o Regulamento em análise. O Tribunal alemão deu razão à transportadora aérea, pelo que os Autores interuseram recurso, onde foi suspensa a instância e submetidas duas questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia: 1) *Ao interpretar o conceito de ‘cancelamento’ deve ser considerado decisivo se a programação inicial de voo foi abandonada, de modo que um atraso, independentemente da sua duração, não constitui um cancelamento quando a companhia aérea não abandona a programação do voo inicial?* 2) *Em caso de resposta negativa à primeira questão: em que circunstâncias deve o atraso do voo programado ser tratado já não como atraso mas como cancelamento? A resposta a esta questão depende da duração do atraso?*

No segundo processo, S. Bock e C. Lepuschitz reservaram na Air France uma viagem de ida e volta, em voos regulares, de Viena (Áustria) para a Cidade do México (México), via Paris (França). No regresso, o voo foi cancelado e os Autores aceitaram a oferta de embarque num voo assegurado por outra transportadora aérea, tendo chegado ao destino com quase 22 horas de atraso relativamente ao horário previsto. Intentada ação judicial, o Tribunal austríaco julgou a mesma improcedente por não se tratar de um cancelamento. Interposto recurso, foi suspensa a instância e colocadas três questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia:

1) *O artigo 5º, em conjugação com os artigos 2º, alínea l), e 6º do Regulamento [...] nº 261/2004 [...], deve ser interpretado no sentido de que o adiamento da partida de um voo por 22 horas constitui um ‘atraso’ na aceção do artigo 6.º?* 2) *O artigo 2º, alínea l), do Regulamento [...] nº 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que os casos em que os passageiros são transportados [com] um atraso considerável (22 horas), num voo a cujo número inicial foi [acrescentada] a letra ‘A’ e no qual*

*embarcou apenas uma parte – a qual, no entanto, não deixa de ser considerável – dos passageiros com reserva para o voo inicial e ainda outros passageiros sem reserva para o mesmo voo, constituem um ‘cancelamento’ e não um ‘atraso’? Em caso de resposta afirmativa à segunda questão:*

3) *O artigo 5º, n.º 3, do Regulamento [...] n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que uma avaria no avião e as consequentes alterações ao [horário] de voo constituem circunstâncias extraordinárias (que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis)?*

O Tribunal de Justiça da União Europeia resumiu as questões colocadas da seguinte forma:

- se um atraso de um voo deve ser considerado um cancelamento, na aceção dos artigos 2º, alínea l), e 5º do Regulamento n.º 261/2004, quando esse atraso seja considerável;*
- se os artigos 5º, 6º e 7º 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 indemnização previsto no artigo 7º desse Regulamento, e*
- se um problema técnico numa aeronave é abrangido pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.*

Considerando que já analisámos o conceito de circunstâncias extraordinárias, foquemo-nos nas duas primeiras questões.

Quanto à primeira questão, relativa ao conceito de atraso, o Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu que os artigos 2º, alínea l), 5º e 6º do Regulamento 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.*

Para chegar a tal conclusão, o Tribunal de Justiça da União Europeia recordou o conceito de voo expresso no seu acórdão de 10 de julho de 2008

(processo C-173/07, já citado), ou seja, um voo consiste numa operação de transporte aéreo realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário, constituindo este um elemento essencial do voo, uma vez que este último é efetuado em conformidade com uma programação previamente estabelecida pela transportadora.

Assim, e porque no artigo 6º do Regulamento foi adotado um conceito de “atraso de voo” que só tem em conta a hora de partida prevista e que implica, por conseguinte, que, após a hora de partida, os outros elementos que caracterizam o voo devem permanecer inalterados, um voo está atraso, e não cancelado, se for efetuado em conformidade com a programação inicialmente prevista, mas se a hora efetiva da sua partida sofrer um atraso em relação à hora de partida prevista.

Em oposição, o cancelamento traduz-se na não realização de um voo inicialmente previsto [artigo 2º, alínea l) do Regulamento], pelo que os voos cancelados e os voos atrasados constituem duas categorias de voos bem distintas, não sendo possível classificar um voo atrasado como “cancelamento”, pelo simples facto de o atraso se ter prolongado, mesmo de maneira considerável. Já estaríamos perante um cancelamento se o passageiro fosse transferido para outro voo, ou seja, se a programação do voo inicial fosse abandonada e os passageiros deste se juntassem aos passageiros de um voo igualmente programado.

Os artigos 2º, alínea l), 5º e 6º do Regulamento (CE) nº 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) nº 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.

Contudo, e apesar desta clara distinção que o Tribunal fez entre atraso e cancelamento, ao responder à segunda pergunta, o Tribunal de Justiça da União Europeia deu um passo fundamental para proteção dos direitos dos passageiros.

Recorde-se que na segunda questão pretendia-se saber se os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização.

O Tribunal de Justiça da União Europeia respondeu positivamente, afirmando que *os artigos 5º, 6º e 7º do Regulamento nº 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 indemnização, e de que esses passageiros podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7º 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. Todavia, 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 efetivo da transportadora.*

Recorda o Tribunal de Justiça da União Europeia que o princípio da igualdade de tratamento exige que os passageiros de voos com atraso devem ser considerados como estando numa situação comparável à dos passageiros de voos cancelados “à última hora” no que diz respeito à aplicação do direito à indemnização, uma vez que esses passageiros sofrem um transtorno semelhante, isto é uma perda de tempo, a qual, tendo em conta o seu carácter irreversível, só pode ser compensada através de uma indemnização.

É certo que não decorre do Regulamento tal direito. No entanto, frisa o Tribunal de Justiça da União Europeia, que todos os atos comunitários devem ser interpretados em conformidade com o direito primário no seu todo, inclusivamente com o princípio da igualdade de tratamento, que exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objetivamente justificado (entre outros, acórdão de 14 de Dezembro de 2004, processo nº C-210/03, Swedish Match AB e acórdão do já mencionado processo IATA e ELFAA).

Assim, e porque o objetivo do Regulamento nº 261/2004 é o reforço da proteção dos passageiros aéreos, mediante a reparação dos prejuízos causados aos interessados aquando do transporte aéreo, há que comparar a situação de passageiros de voos atrasados com a de passageiros de voos cancelados.

Acrescenta ainda o Tribunal de Justiça da União Europeia que a situação é te tal forma semelhante que a situação de passageiros de voos atrasados não se distingue muito da dos passageiros de voos cancelados que são reencaminhados, já que estas duas categorias de passageiros são, em princípio, informadas no mesmo momento do incidente que dificulta o seu transporte aéreo. Por outro lado, ainda que sejam transportados até ao seu destino final, chegam a esse destino posteriormente à hora inicialmente prevista e, por conseguinte, perdem o mesmo tempo, pelo que nenhuma consideração objetiva parece poder justificar tal diferença de tratamento.

Aliás, o Tribunal de Justiça da União Europeia faz questão de realçar que esta solução se encontra no próprio Regulamento, limitando-se a densificar o conceito de atraso considerável que se encontra no considerando décimo quinto. Ora, uma vez que o artigo 6º já admite consequências jurídicas para atrasos superiores a duas horas, este conceito de atraso considerável abrange, necessariamente, atrasos de três horas ou mais.

Em suma, 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.

Esta posição do Tribunal de Justiça da União Europeia foi posteriormente sufragada nos processos C-581/10 e C-629/10 (*Nelson and others v Lufthansa/ Tui Travel Plc and others v Civil Aviation Authority*).

Ainda quanto aos atrasos, o Tribunal de Justiça da União Europeia pronunciou-se, em acórdão de 26/02/2013 (Processo C-11/11 - *Air France v Folkerts*), sobre os atrasos consideráveis na chegada, mas não na hora programada de partida, questão que não havia sido abordada no acórdão *Sturgeon*.

Em tal acórdão, o Tribunal de Justiça da União Europeia esclarece que, embora no artigo 6º o Regulamento tenha relevado o atraso na partida, noutros preceitos, como no artigo 5º, nº1, alínea c), iii), valorizou a hora programada de chegada ao destino final.

*Assim, o direito do passageiro a uma indemnização por atraso, ao abrigo do Regulamento nº 261/2004, emerge unicamente do atraso de três horas ou mais na chegada ao destino final, não dependendo do facto de estarem preenchidos os requisitos previstos no dito artigo 6º, isto é, não exigindo que tenha ocorrido, também, um atraso na partida.*

Justifica o Tribunal de Justiça da União Europeia que tal *equivaleria a tratar diferentemente os passageiros dos voos que sofrem um atraso na chegada ao seu destino final igual ou superior a três horas em relação à hora programada de chegada, consoante o atraso do seu voo em relação á hora programada de partida exceda, ou não, os limites previstos no artigo 6º do Regulamento nº 261/200.*

Confirmou assim o Tribunal Judicial que, para efeitos de indemnização, o atraso relevante é o da chegada ao destino final.

## **6. Montantes indemnizatórios (artigo 7.º)**

Caso os passageiros tenham direito a uma indemnização, o seu valor está dependente da distância do voo: 250 € para todos os voos até 1 500 quilómetros; 400 € para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros e 600 € para todos os voos não abrangidos pelas situações anteriores.

Caso estejamos perante voos com escala, a distância é calculada com base no último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada.

No entanto, as **transportadoras aéreas têm a possibilidade de reduzir os mencionados montantes indemnizatórios para metade** quando oferecerem aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo. Porém, tal redução apenas terá lugar se a hora de chegada não exceder a hora



programada original em duas horas (no caso de voos até 1500 quilómetros), três horas (no caso de voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros) ou quatro horas (para todos os voos não abrangidos pelas situações anteriores).

O Regulamento dispõe ainda, no nº3 do artigo 7º, sobre o modo de pagamento da indemnização, a qual deverá ser paga em numerário, através de transferência bancária, ordens de pagamento bancário, de cheques bancários ou, caso o passageiro o consinta por escrito, por vales de viagem e outros serviços.

Aliás, é prática recorrente das transportadoras aéreas adiantarem-se ao pedido de indemnização e oferecerem ao passageiro afetado um vale de viagem e descontos em viagens futuras, com evidentes ganhos para a transportadora, já que os passageiros que o aceitam não partem, em regra, para a reclamação da indemnização.

O nº4 do artigo 7º regula um aspeto fundamental no âmbito do pagamento das indemnizações.

Dispõe tal norma que as distâncias devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica, método tradicionalmente utilizado na aviação para mediação da distância aérea.

Uma rota ortodrómica é uma reta entre dois pontos e corta os meridianos no globo terrestre em ângulos diferentes, sendo a menor distância entre dois pontos, existindo websites que auxiliam em tal cálculo (por exemplo, <http://calculardistancias.info/aereas.html>),

Assim, um voo de Lisboa para Ponta Delgada tem uma distância de 1448,58 quilómetros, ortodrómica, o que poderá dar origem a uma indemnização de 250,00€. No entanto, já um voo de Porto para Ponta Delgada, com uma distância de 1511,45 quilómetros, já dará direito a uma indemnização de 400,00€ (aliás, qualquer voo do território português para as ilhas do grupo central e ocidental dos Açores dará sempre direito a uma indemnização de 400,00€). Já os voos do continente português para a Ilha da Madeira nunca permitirão uma indemnização superior aos 250,00€.

## 7. Direito a reembolso ou reencaminhamento (artigo 8.º)

Sempre que haja direito ao reembolso ou reencaminhamento, a transportadora aérea deve oferecer aos passageiros uma das três possibilidades:

1) O reembolso no prazo de sete dias do preço total da compra do bilhete, para 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 e, cumulativamente, um voo de regresso para o primeiro ponto de partida quanto se justifique;

2) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final na primeira oportunidade;

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

Note-se que a escolha cabe ao passageiro, e não à transportadora aérea, a qual tem a obrigação de prestar informação suficiente sobre as três alternativas.

O reembolso do preço pago aplica-se também aos passageiros cujos voos fazem parte de uma viagem organizada, salvo se esse direito já estiver previsto no âmbito da Diretiva 90/314/CE.

Contudo, pode acontecer que a cidade ou região de destino seja servida por mais de um aeroporto (por exemplo, Paris, Londres, Bruxelas, Berlim). Nestas situações a transportadora aérea pode optar por oferecer aos passageiros um voo para um aeroporto alternativo em relação àquele para o qual tenha sido feito a reserva, sendo certo que o custo da transferência do passageiro para o aeroporto para o qual a reserva tinha sido feita fica a cargo da transportadora aérea. Nesta hipótese o passageiro pode ainda acordar a transferência para outro destino próximo que não o aeroporto [por exemplo, num voo originalmente programado para Gatwick (Londres) a transportadora pode oferecer um voo para Luton (Londres), suportando as despesas de transporte para o centro de Londres ou se o passageiro quiser, para o aeroporto de Gatwick].

## 8. Direito a assistência (artigo 9º)

Sempre que haja direito a assistência, ou seja, sempre que o Regulamento remete para o artigo 9º, devem ser oferecidas, a título gratuito, aos passageiros, refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera.

**Este será um dos direitos mais violados**, já que as transportadoras aéreas limitam-se a entregar vales de refeição com valores manifestamente baixos em comparação com os preços praticados pela restauração nos aeroportos. Repare-se que o diploma estipula que devem ser oferecidas refeições e bebidas e não senhas para serem utilizadas nos espaços de restauração dos aeroportos (e que, conforme é de conhecimento comum, praticam preços mais elevados do que a restauração em geral). Um comportamento mais correto do que oferecer senhas de alimentação será a transportadora contratar diretamente com um espaço de restauração, deixando os passageiros libertos da tarefa de encontrar um espaço de restauração que pratique preços compatíveis com as mencionadas senhas.

Deve ser ainda oferecido aos passageiros 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, bem como o transporte entre o local de alojamento e o aeroporto.

Já aconteceram diversas situações em que as transportadoras aéreas alegaram que a capacidade hoteleira da região se mostrava esgotada, pelo que os passageiros permaneceram durante a noite no aeroporto. Neste campo, incumbe à transportadora aérea desenvolver todas as diligências para encontrar acomodação a todos os passageiros. Repare-se que o Regulamento não dispõe sobre a classificação do alojamento, sendo de aceitar, em termos de razoabilidade, a colocação dos passageiros em hotéis de, no mínimo, três estrelas. Contudo, caso estes não disponham de capacidade, a transportadora aérea deve desenvolver todos os esforços para encontrar um novo alojamento, mesmo que seja em um hotel de cinco estrelas. Não pode é limitar-se aos hotéis com os quais tem protocolo e deixar os passageiros pernoitar nos aeroportos.

Essas medidas são autónomas, no sentido de que correspondem a finalidades diferentes e visam atenuar os diversos prejuízos gerados por tais atrasos, não excluindo o direito à indemnização.

Neste caso, o Regulamento impõe ainda que a transportadora aérea preste especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e acompanhantes, bem como de crianças não acompanhadas, sendo ainda necessário ter em atenção o Regulamento n.º 1107/2006, já abordado anteriormente.

Um dos acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia que melhor se debruça sobre a obrigatoriedade de assistência é o que se debruça sobre o litígio que opôs Denise McDonagh e a Ryanair Ltd. (C-12/11).

A 11 de fevereiro de 2010 Denise McDonagh efetuou uma reserva de voo na Ryanair, com partida de Faro (Portugal) e com destino a Dublin (Irlanda), previsto para 17 de abril de 2010, por um montante de 98 euros. Contudo, a 20 de março de 2010, o vulcão islandês Eyjafjallajökull entrou em erupção, o que provocou um dos maiores caos aéreos da história, com milhares de cancelamentos e o encerramento de uma parte do espaço aéreo europeu.

Durante o período compreendido entre 17 e 24 de abril de 2010, a Ryanair não prestou qualquer assistência à passageira segundo as modalidades previstas no artigo 9º do Regulamento, alegando as circunstâncias extraordinárias de explosão vulcânica.

Intentando o processo judicial, o Dublin Metropolitan District Court decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça, entre outras, as seguintes questões prejudiciais:

*1) Circunstâncias como o encerramento do espaço aéreo europeu devido à erupção do vulcão Eyjafjallajökull na Islândia, que causou uma interrupção generalizada e prolongada do tráfego aéreo, ultrapassam o quadro do conceito de ‘circunstâncias extraordinárias’ na aceção do Regulamento n.º 261/2004?*

*2) Se a resposta à primeira questão for afirmativa, o dever de prestar assistência nos termos dos artigos 5º e 9º está excluído em tais circunstâncias?*

Conforme não poderia deixar de ser, o Tribunal de Justiça da União Europeia respondeu que o artigo 5º do Regulamento deve ser interpretado no sentido de que circunstâncias como o encerramento de uma parte do espaço

aéreo europeu na sequência da erupção do vulcão Eyjafjallajökull constituem circunstâncias extraordinárias na aceção deste Regulamento.

**Contudo, tais circunstâncias não eximem as transportadoras aéreas do seu dever de assistência** previsto nos artigos 5º, nº 1, alínea b), e 9º do referido Regulamento, uma vez que, quando se verificarem circunstâncias excepcionais, a transportadora apenas é unicamente eximida do seu dever de indemnizar.

O legislador da União entendeu que o dever de assistência previsto no artigo 9º do mesmo Regulamento se impõe à transportadora aérea seja qual for o evento que deu origem ao cancelamento do voo. Interpretação contrária teria como consequência que as transportadoras aéreas fossem obrigadas a fornecer assistência a passageiros que se encontrem, devido ao cancelamento de um voo, numa situação de incómodo limitado, enquanto os passageiros, como a Sra. McDonagh, que se encontram num estado de particular vulnerabilidade, por terem de permanecer vários dias num aeroporto, seriam privados da mesma.

Tais deveres são inerentes ao risco da atividade das próprias transportadoras, as quais devem prever os custos ligados ao cumprimento, se for caso disso, do seu dever de assistência e, além disso, podem repercutir no preço dos bilhetes de avião os custos gerados em resultado desse dever.

Quanto à duração da assistência, escreve o Tribunal de Justiça da União Europeia que do Regulamento não decorre qualquer limitação, temporal ou pecuniária, do dever de assistência dos passageiros, pelo que o conjunto dos deveres de assistência dos passageiros vítimas de cancelamento de voo se impõe, na totalidade, a uma transportadora aérea durante a totalidade do período durante o qual os passageiros em causa devem esperar o seu reencaminhamento [conforme, aliás, resulta do artigo 9º, nº1 alínea b) do Regulamento – alojamento durante o tempo necessário].

Por fazerem uma suma do que está aqui em causa, leiamos um excerto das conclusões do Advogado-Geral:

*“a prestação de assistência revela-se particularmente importante no caso de ocorrência de circunstâncias extraordinárias que se prolongam no tempo, e é justamente no caso em que a espera devida ao cancelamento de*

*um voo é particularmente longa que é necessário assegurar que o passageiro de um avião cujo voo foi cancelado possa ter acesso aos produtos e aos serviços de primeira necessidade, e isto durante todo o tempo de espera”.*

Contudo, alerta o Tribunal de Justiça da União Europeia que a interpretação não deve entrar em contradição com os princípios da proporcionalidade, do «justo equilíbrio de interesses», referido na Convenção de Montreal, e da não discriminação, pois um ato da União deve, com efeito, ser interpretado, na medida do possível, de forma a não pôr em causa a sua validade e em conformidade com o direito primário no seu conjunto (acórdão de 16 de setembro de 2010, C-149/10, Chatzi v Ikonomikon).

Assim, um passageiro dos transportes aéreos só pode obter, a título de indemnização pelo incumprimento por parte da transportadora aérea do seu dever de assistência previsto nos artigos 5º, nº 1, alínea b), e 9º do Regulamento, o reembolso das quantias que, atendendo às circunstâncias próprias do caso concreto, se revelaram necessárias, adequadas e razoáveis para suprir a falha da transportadora aérea na assistência ao passageiro, o que compete ao órgão jurisdicional nacional apreciar.

Se Denise McDonagh obteve o pagamento das despesas referentes à semana extra que passou no Algarve, no valor total de 1 129,00€? Não sabemos, uma vez que o Tribunal de Justiça da União Europeia devolveu a apreciação das despesas ao Tribunal irlandês.

## **9. Colocação em classe superior ou inferior (artigo 10.º)**

Nas situações em que a companhia aérea, também por efeito do *overbooking*, coloca um passageiro em classe superior, a transportadora aérea não pode exigir qualquer pagamento suplementar (artigo 10º, nº1). Geralmente os contemplados são aqueles que já possuem cartões de fidelidade, de classe superior (*silver* ou *gold*) das transportadoras aéreas.

Já na situação inversa, de colocação em classe inferior, a transportadora aérea terá de reembolsar o passageiro no prazo de sete dias de acordo com as seguintes modalidades: 30% do preço do bilhete para todos os voos até 1500

quilómetros, 50% do preço do bilhete para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros (com exceção dos voos entre o território da União e os departamentos ultramarinos franceses) e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros e 75% do preço do bilhete para todos os voos não abrangidos nas modalidades anteriores, incluindo para os departamentos ultramarinos franceses.

#### **10. Pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais (artigo 11.º)**

O artigo 11º vem no seguimento do artigo 26º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, o qual dispõe, sob a epígrafe de *Integração das pessoas com deficiência*, que a *União reconhece e respeita o direito das pessoas com deficiência a beneficiarem de medidas destinadas a assegurar a sua autonomia, a sua integração social e profissional e a sua participação na vida da comunidade.*

Assim, não poderia o legislador comunitário, na prossecução deste objetivo, deixar de consagrar uma norma às pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais, dispondo que as transportadoras aéreas devem dar prioridade ao transporte das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer pessoas, ou cães-guias, que os acompanhem, bem como às crianças não acompanhadas. Mais é consagrado, no nº2 do artigo 11º, que, perante uma recusa de embarque, cancelamento ou atraso de qualquer duração deve ser-lhes, logo que possível, prestada a assistência do artigo 9º (refeições, alojamento e comunicação).

Posteriormente, e reconhecendo que a proteção conferida por esta norma não é suficiente, foi ainda publicado o Regulamento (CE) nº 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo e que veio estabelecer regras para a proteção e a prestação de assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida que viajam por via aérea, quer para as proteger contra discriminações, quer para garantir que recebem assistência, sendo proibido, por exemplo, a recusa de

transporte com fundamento na deficiência ou na mobilidade reduzida (artigo 3º).

### **11. Indemnização suplementar e direito de regresso (artigos 12.º e 13.º)**

O artigo 12º dispõe, no seu nº1, que a aplicação do Regulamento não exclui o direito dos passageiros a uma indemnização suplementar, nomeadamente, as que se encontrem eventualmente previstas em legislação internacional (por exemplo, na Convenção de Montreal), na legislação interna de cada um dos Estados Membro ou até em legislação europeia (por exemplo, na Diretiva 90/314/CEE).

Contudo, acrescenta esse mesmo artigo que as transportadoras aéreas podem deduzir essa indemnização suplementar à que os passageiros tiverem direito por aplicação do Regulamento. O nº2 do artigo 12º, nº2 vem excluir do âmbito de aplicação do artigo 12º, nº1 os passageiros que voluntariamente tenham aceitado ceder a sua reserva, ou seja, os já denominados voluntários aquando da recusa de embarque. Assim, se estes passageiros tiverem direito a uma indemnização suplementar não poderão beneficiar dos direitos concedidos pelo Regulamento.

Não obstante, refira-se ainda que o pedido de indemnização ao abrigo do Regulamento não impede que o passageiro peticione ainda, na nossa ordem jurídica, uma indemnização por outros danos patrimoniais e também por danos não patrimoniais sofridos, desde que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito (artigo 496º do Código de Processo Civil), sendo que aqui podem-se imaginar várias situações. Por exemplo, imagine-se a situação de um passageiro que é despedido do seu trabalho por não se ter apresentado ao trabalho devido ao cancelamento de um voo ou de o casal recém-casado que viu a sua viagem de lua-de-mel ser cancelada.

Sob a epígrafe “direito ao recurso”, e que surge de uma errada tradução pelo legislador nacional, o artigo 13º regula sobre o direito de regresso das transportadoras. Diz-nos tal artigo que, tendo a transportadora pago uma indemnização ou cumprindo alguma obrigação por força do Regulamento, não



lhe é vedada a possibilidade de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nomeadamente, a operadores turísticos ou qualquer outra pessoa com quem tenha contrato. De igual forma, o Regulamento não poderá ser interpretado de forma a limitar o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea.

## 12. Direito à informação (artigo 14.º)

O artigo 14.º, n.º1 consagra o direito de informação dos passageiros, devendo as transportadoras aéreas garantir que, na zona de *check in*, esteja afixado, de uma forma claramente visível para os passageiros o seguinte texto padrão:

*Se lhe tiver sido recusado o embarque ou se o seu voo tiver sido cancelado ou estiver atraso pelo menos duas horas, peça no balcão de registo ou na porta de embarque o texto que indica os seus direitos, em especial no que diz respeito a indemnização e a assistência.*

O n.º2 do artigo 14.º acrescenta que, em caso de recusa de embarque ou cancelamento, a transportadora aérea deve ainda distribuir a cada passageiro afetado um impresso (um folheto) com as regras de indemnização e de assistência previstas no Regulamento.

Tal distribuição deve ser ainda alargada a cada passageiro afetado por um atraso de, pelo menos, duas horas (está será, provavelmente, a regra mais ignorada do Regulamento em território português, já que as companhias aéreas se limitam, na sua maioria, a deixar tais folhetos num expositor junto da zona de embarque e não à entrega pessoal, conforme exige o Regulamento).

Em tal impresso devem ainda constar os elementos de contacto com o organismo nacional responsável pela execução do Regulamento: em Portugal, a ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil (artigo 14.º, n.º3).

A lista completa dos organismos nacionais pode ser consultada em: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004\\_261\\_national\\_enforcement\\_bodies.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf)

### 13. Proibição de exclusão (artigo 15.º)

Dispõe o artigo 15º, nº1 do Regulamento que as suas normas são imperativas, ou seja, não podem ser limitadas ou excluídas, nomeadamente através de derrogação ou de cláusulas inseridas no contrato de transporte.

No entanto, **caso o passageiro tenha aceiteado uma indemnização inferior do que a estabelecida no Regulamento, por falta de informação da transportadora aérea, é ainda possível o recurso aos Tribunais** (em Portugal) ou nos organismos competentes para obter o pagamento da indemnização devida de acordo com este Regulamento.

Na prática, esta é uma norma que se tem revelado essencial para a defesa dos direitos dos passageiros, uma vez que as companhias aéreas alegam nos processos judiciais, e com bastante frequência, que já satisfizeram o passageiro com outros benefícios que não a indemnização ou até com um valor negociado a título de indemnização. O ónus da prova quanto à prestação da informação caberá, conforme não pode deixar de ser, à transportadora aérea (artigo 342º, nº2 do Código Civil).

### 14. Fiscalização (artigos 16º e 17º)

Para assegurar o respeito pelas normas do Regulamento, cada Estado Membro deve designar qual organismo responsável pela execução do Regulamento no que respeita aos aeroportos situados no seu território e aos voos provenientes de países terceiros com destino a esses aeroportos (em Portugal, a ANAC - ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil, com sede Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado 1749-034 Lisboa).

Tal organismo tem como principal função a adoção das medidas necessárias para garantir o respeito dos direitos dos passageiros e o processamento das queixas apresentadas pelos passageiros sob alegadas infrações ao Regulamento, o que, em Portugal, pode ser na seguinte ligação do website da ANAC:

*<http://www.anac.pt/vPT/Passageiros/FormReclamacao/Paginas/FormulariodeReclamacao.aspx>*

Curiosamente, o Regulamento deixou ao critério dos Estados Membros as sanções a aplicar pela infração ao disposto no Regulamento, apenas dispondo, no artigo 16º, nº3, que devem ser *efetivas, proporcionadas e dissuasivas*.

No seu artigo 17º ficou estabelecido que até 1 de janeiro de 2007 a Comissão deveria apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução e os resultados do Regulamento, em particular quanto aos efeitos relativamente à recusa de embarque e ao cancelamento de voos, ao eventual alagamento do seu âmbito de aplicação a passageiros com um contrato com uma transportadora aérea comunitária ou que tenham uma reserva num voo que faça parte de um circuito organizado e que parte de um aeroporto de um país terceiro para um aeroporto situação no território de um Estado Membro em voos não operados por transportadoras aéreas comunitárias e a eventual revisão dos montantes indemnizatórios.

Contudo, só em 2013 é que se iniciou um procedimento legislativo com o objetivo de rever o Regulamento, o qual se encontra, presentemente, a aguardar uma posição do Conselho (procedimento legislativo ordinário 2013/0072).

Tal proposta surgiu no seguimento de um relatório da Comissão de 2010 (relatório sobre a remoção de obstáculos aos direitos dos cidadãos da União), o qual anunciou medidas para assegurar direitos comuns, nomeadamente aos passageiros de transporte aérea e a adequação dos instrumentos legais para garantir tais direitos.

Deste modo, a Comissão optou por tentar encontrar um equilíbrio entre uma política de controlo de aplicação mais rigorosa do Regulamento com incentivos económicos, estando proposto o seguinte:

- Definição mais rigorosa de “circunstâncias extraordinárias”, de acordo com a decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia no caso C-549/07 (Wallentin-Herman), a saber, circunstâncias que, pela sua natureza ou origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea e se encontram fora do seu controlo;
- Aumento do número de horas a partir do qual é devida uma indemnização: de 3 para 5 horas em todos os voos dentro da UE. Para

voos com destino a países fora do território da união, o número de horas estará dependente da distância da viagem: (i) 5 horas para voos até 3 500 km ou menos; (ii) 9 horas para voos entre 3500 e 6000 km e (iii) 12 horas para voos com uma distância igual ou superior a 6000km. Curiosamente, os folhetos elaborados pela Comissão Europeia e que se encontram nos aeroportos nacionais já referem o atraso de 5 horas, pese embora tal alteração ainda não tenha sido aprovada, o que induz os passageiros em erro.

- Impõe à transportadora a obrigação de procurar outros voos para o passageiro caso não existe disponibilidade nos seus voos num período máximo de 12 horas;
- Impõe um limite de 2 horas, em todos os voos, para ser prestada a assistência.
- Confirma que os passageiros que perderam um voo de ligação por atraso de um voo anterior têm o direito, sob certas circunstâncias, uma indemnização. No entanto, tal direito apenas se aplicará quando todos os voos são parte de um único contrato de transporte;
- Estipula que os passageiros com voos reagendados com um pré-aviso inferior a duas semanas têm os mesmos direitos dos passageiros com voos em atraso;
- Define os direitos dos passageiros de voos cuja aeronave está parada na placa, nomeadamente, o direito de desembarcar após 5 horas;
- Estabelece o direito à informação logo que o voo esteja com perturbações;
- Clarifica o papel dos organismos nacionais, nomeadamente, na troca de informação entre os mesmos e a Comissão;
- Impõe às transportadoras aéreas que informem os passageiros, aquando das reservas, sobre os seus procedimentos para apresentação de reclamações, bem como a disponibilização de um formulário online

para serem feitas. As transportadoras terão um prazo máximo de 2 horas para responder às reclamações.

Tal revisão pretende ainda abranger o Regulamento 2027/07 (relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente).

Pese embora as significativas melhorias quanto à obrigação de informação e facilidade de reclamação, não podemos deixar de notar que a Comissão retrocedeu ao elevar a duração dos atrasos para que os passageiros tenham direito a uma indemnização, especialmente nos voos dentro da União: de três horas de atraso passa-se agora para cinco horas de atraso (um atraso demasiado elevado para voos dentro do território da União, especialmente se tivermos em conta que tal abrange voos domésticos). A Comissão não conseguiu resistir à pressão das transportadoras aéreas e com esta alteração grande parte dos passageiros que atualmente têm direito à indemnização deixarão de o ter, até porque a larga maioria dos atrasos verificados é inferior a 5 horas.

A Comissão ficou ainda aquém na definição das “circunstâncias extraordinárias”, pelo que, enquanto tal conceito não for definido no Regulamento, as transportadoras aéreas continuarão a preenche-lo com uma miríade de circunstâncias.

## 15. Notas finais

A norma revogatória encontra-se no artigo 18º, o qual dispõe que o Regulamento revoga o Regulamento (CEE) nº 295/29, de 4 de fevereiro de 1971. Este Regulamento previa indemnizações mais modestas que as atuais, sendo a máxima de 300 ecus, unidade de conta europeia que veio a ser substituída pelo Euro a 1 de janeiro de 1999. Um ECU correspondia a 200,48 Escudos, pelo que a indemnização máxima era de 60 144,60 Escudos, ou seja, pouco mais de 300,00€.

Por fim, o último artigo do Regulamento, o 19º, dispõe que o mesmo entrou a vigor a 17 de fevereiro de 2005.

Curiosamente, a Comissão inseriu, após o último artigo do Regulamento, uma declaração, na qual *recorda a sua intenção de promover compromissos voluntários ou de apresentar propostas no sentido de tornar as medidas comunitárias de proteção dos passageiros extensivas a outros modos de transporte que não os transportes aéreos, nomeadamente aos transportes ferroviários e aos transportes marítimos.*

Cumprindo este desígnio em 2007 foi publicado o Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários e em 2010 foi publicado o Regulamento (UE) n.º 1177/2010, de 24 de novembro, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.

Contudo, a União Europeia não ficou por aqui, tendo legislado mais além.

Este Regulamento, bem como os relativos ao transporte ferroviário e ao transporte marítimo, fazem parte de uma política mais alargada de transportes e de defesa de direito dos consumidores na união, da qual cumpre destacar os Regulamentos n.º 2027/97, de 9 de Outubro (relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente), n.º 1008/2008, de 24 de setembro (relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade), n.º 181/2011, de 16 de fevereiro (respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro) e o n.º 206/2004, de 27 de outubro (relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor)

Alerte-se que as regras de tais Regulamentos não são iguais às do Regulamento em análise, pois a situação das empresas que intervêm no setor de atividade dos diferentes meios de transporte não é comparável na medida em que, tendo em conta as respetivas modalidades de funcionamento, as condições da sua acessibilidade e a repartição das suas redes, estes diferentes meios de transporte não são, quanto às respetivas condições de utilização, intermutáveis (acórdão IATA e ELFAA).

Nessas circunstâncias, o legislador da União pôde instituir regras que preveem um nível de proteção do consumidor que diverge segundo o setor de transporte em causa.

Terminemos a viagem pelo Regulamento com uma pequena observação relativa à **competência** dos Tribunais nacionais para apreciarem os pedidos de indemnização efetuados ao abrigo do Regulamento.

É comum as companhias aéreas defenderem a incompetência dos Tribunais onde se encontra localizada a sua sede, uma vez que, estando perante uma obrigação pecuniária, o Tribunal competente será o do domicílio do credor, nos termos dos artigos 71º, nº1 e 774º do Código Civil, dispondo este último que *se a obrigação tiver por objeto certa quantia em dinheiro, deve a prestação ser efetuada no lugar do domicílio que o credor tiver ao tempo do cumprimento.*

Contudo, dispõe o artigo 71º, nº1 do Código de Processo Civil que *a ação destinada a exigir o cumprimento de obrigações, a indemnização pelo não cumprimento ou pelo cumprimento defeituoso ou a resolução do contrato por falta de cumprimento é proposta no Tribunal do domicílio do réu, podendo o credor optar pelo tribunal do lugar em que a obrigação deva ser cumprida, quando o réu seja uma pessoa coletiva ou quando, situando-se o domicílio do credor na área metropolitana de Lisboa ou do Porto, o réu tenha domicílio na mesma área metropolitana.*

Assim, a regra geral de competência é a do domicílio do Réu, sendo que, no caso de este ser pessoa coletiva, o Autor pode optar, em detrimento do Tribunal domicílio do Réu, pelo Tribunal do lugar em que a obrigação deva ser cumprida (sendo certo que, *de acordo com o Tribunal de Justiça da União Europeia*, o lugar de cumprimento corresponde ao lugar do destino final do voo, conforme iremos expor já de seguida).

Deste modo, facilmente se conclui que o Tribunal da sede da transportadora aérea é territorialmente competente e que tal alegação é manifestamente infundamentada.

Recentemente, o Tribunal de Justiça da União Europeia veio pronunciar-se sobre a **competência internacional** nas ações de indemnização intentadas contra a transportadora aérea operadora não domiciliada no território de um Estado

Membro ou com a qual os passageiros não têm nenhum vínculo contratual (Acórdão de 07/03/2018 nos processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16).

Julgou o Tribunal de Justiça da União Europeia que a ação de indemnização dos passageiros aéreos pelo atraso considerável de um voo com correspondência é matéria contratual para os efeitos do Regulamento n.º 44/2001 (já que tal conceito não exige a celebração de um contrato, mas apenas a existência de uma obrigação jurídica livremente consentida por uma pessoa para com a outra), podendo os passageiros demandar, nos Tribunais do Estado Membro do destino final, a transportadora aérea que realizou noutro Estado membro apenas o primeiro segmento de um voo com correspondência.

Nas palavras do Tribunal de Justiça da União Europeia, os artigos 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, de tal regulamento, e 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012 (relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial), *devem ser interpretados no sentido de que, no caso de um voo com correspondência, constitui o «lugar de cumprimento» desse voo, na aceção dessas disposições, o lugar de chegada do segundo voo, quando o transporte nos dois voos é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização pelo atraso considerável desse voo com correspondência, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, se baseia num incidente que se verificou no primeiro dos referidos voos, efetuado pela transportadora aérea que não é o cocontratante dos passageiros em causa.*

Feito este breve percurso pelo Regulamento n.º 261/2004, mantenhamo-nos atentos às decisões que vão sendo diariamente proferidas pelos nossos Tribunais, bem como pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, o qual vai sempre trazendo novas luzes sobre a interpretação das diversas normas do regulamento. ■



**Data**  **enia**  
REVISTA JURÍDICA DIGITAL  
ISSN 2182-6242  
Ano 6 • N.º 08 • junho 2018

