Proc. n.º 737/2023

SENTENÇA

Demandantes:

residentes na

Demandada. , pessoa coletiva, com sede

1. Relatório

1.1. Os demandantes

residentes na

residentes na

apresentaram no TRIAVE, reclamação, que aqui se dá por integralmente reproduzida, contra a " pessoa coletiva, com sede social no pedindo, em suma, a condenação da demandada no pagamento da quantia de 400 euros a cada um dos peticionantes a título de indemnização em virtude do voo operado pela demandada entre sido cancelado e sujeito a reencaminhamento para o dia seguinte, com escala em Mais peticionaram a condenação da demandada no pagamento das faturas de alimentação que tiveram de suportar em virtude dos vouchers emitidos pela demandada não serem sido aceites pela entidade hoteleira onde pernoitaram e bem assim numa compensação por terem viajado num voo com escala quando tinham adquirido um voo direto.

1.2. Citada, a Demandada não apresentou contestação nem se fez representar na audiência de discussão e julgamento arbitral.

*

Nos termos do art.º 297.º n.º 1 do Código de Processo Civil, aplicável por remissão do art.º 19.º n.º 3 do Regulamento do CICAP, fixa-se o valor da causa em 1366,05 euros, por ser este o valor total peticionado pelos demandantes.

*

Tratando-se de arbitragem necessária, nos termos do art.º 14.º n.º 2 da Lei n.º 24/96 de 31 de julho, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 63/2019 de 16 de agosto, é este tribunal competente para julgar e decidir o litígio

*

Não existem nulidades, exceções ou questões prévias que obstem ao conhecimento do mérito e de que cumpra conhecer.

*

2. Objeto do Litígio

O objeto do litígio consiste em determinar se a demandada pode ser condenada no pagamento do montante de 400 euros a cada um dos demandantes, de indemnização suplementar e dos montantes peticionados a título de alimentação e transporte, por força de cancelamento de voo e ao atraso de cerca de 25 horas com que chegaram ao aeroporto destino, após reencaminhamento operado por aquela transportadora aérea.

*

3. Questões a resolver

Tendo em consideração o objeto do litígio e o pedido dos demandantes, verificam-se duas questões a resolver: a questão da aplicabilidade do regime jurídico constante Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004; a caracterização do tipo de incumprimento pela transportadora, a verificação dos pressupostos para concessão de indemnização peticionada e do ressarcimento das despesas alegadas, por motivos de cancelamento de voo aéreo e atraso à chegada e bem assim para a concessão de uma indemnização por terem viajado num voo com escala quando tinham adquirido um voo direto.

*

4. Fundamentação

4.1. Dos Factos

4.1.1. Factos Provados

Com interesse para a decisão julgo provados os seguintes factos:

1. A Demandada tem por escopo social, entre outros, a exploração do transporte aéreo de passageiros;

2. Os demandantes adquiriram à demandada, cada um, um bilhete para uma viagem aérea, a ser realizada por avião, operado pela demandada, em 1 de novembro de 2022, com partida do aeroporto de às 18:45 horas locais e chegada ao aeroporto do pelas 22:30 horas locais, do mesmo dia sem a realização de quaisquer escalas;

3. No dia 1 de novembro de 2022 os demandantes realizaram o check-in online para o voo ingressaram no interior da aerogare e passaram os controlos de segurança com a antecedência devida;

4. Após algum tempo de espera os demandantes foram informados pela demandada de que o voo havia sido cancelado, não apresentando justificação para tal;

5. No mesmo ato os demandantes foram encaminhados pela demandada para uma unidade hoteleira, sendo-lhe atribuídos vales de alojamento e jantar;

6. Na unidade hoteleira os demandantes foram informados que o serviço de jantar não tinha sido contratado pela demandada;

7. Assim os demandantes jantaram na unidade hoteleira onde foram alojados pagando por essa refeição um total de 110 euros, valor que foi suportado pelo demandante

8. No dia 2 e novembro de 2022, em hora não concretamente apurada, os demandantes receberam uma mensagem sms a informar de que teriam voo para o seu destino na tarde daquele dia;

9. Os demandantes foram reencaminhados para o seu destino final através dos voos entre com partida às 17:10 horas e

posteriormente através do voo entre e o aeroporto do com partida agendada para as 22:45 horas;

10. No dia 2 de novembro de 2022, pelas 12:35 horas os demandantes adquiriram um serviço de refeição ligeira na cidade de pagando o preço de 9,85 euros, valor que foi suportado pelo demandante ;

11. Pelas 15:30 horas do mesmo dia 2 de novembro de 2022 os demandantes adquiriram 2 garrafas de água no aeroporto de pagando um valor total de 4,40 euros, o que foi suportado pelo demandante

12. Pelas 16:27 horas do mesmo dia 2 de novembro de 2022 os demandantes adquiriram um serviço de refeição ligeira no aeroporto de pagando um valor total de 9,75 euros, o que foi suportado pelo demandante

13. Pelas 21:15 horas do mesmo dia 2 de novembro de 2022 os demandantes adquiriram um serviço de jantar no aeroporto de pagando um valor total de 32,05 euros, o que foi suportado pelo demandante

14. Os demandantes chegaram ao destino final, no aeroporto cerca das 24:00 horas do dia 2 de novembro de 2022.

15. Os demandantes apresentaram uma reclamação junto da demandada;

16. A demandada suportou os custos devidos pelo alojamento dos demandantes em hotel e o transporte entre a unidade hoteleira e o aeroporto;

17. A rota ortodrómica entre o aeroporto de e o aeroporto do perfaz um total de 1506 Km;

18. Apesar de lhe haver sido exigido, a demandada não pagou aos demandantes o montante indemnizatório previsto no Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004 nem as despesas que lhe foram apresentadas para pagamento.

4.1.2. Factos não provados

Com interesse para decisão, e para além dos factos prejudicados pela factualidade dada como provada, inexistem quaisquer factos relevantes que tenham sido considerados como não provados.

*

4.2. Fundamentação da matéria de facto

Nos termos do art.º 607.º n.º 5 do código de Processo Civil, a factualidade dada como provada resultou da livre e prudente convicção do julgador, edificada através da apreciação crítica da prova produzida, à luz das normas e princípios jurídicos aplicáveis, devidamente cotejadas pelas regras da experiência comum, tendo em conta "*in casu* ", as declarações de parte dos demandantes

as presunções legais aplicáveis, a demais prova documental e bem assim os factos notórios, os instrumentais e os que constituem complemento e concretização das alegações das partes, que resultaram da instrução e discussão da causa.

Assim, no que respeita ao facto provado n.º 1 do ponto 4.1.1, supra descrito, este é manifestamente notório e resulta da atividade conhecida da demandada.

A convicção respeitante aos factos provados n.º 2, 3 e 4 resultou das declarações de parte dos demandantes e da documentação patenteada no processo designadamente da impressão dos bilhetes eletrónicos de viagem aérea e da declaração emitida pela pessoa coletiva denominada

Os factos provados n.ºs 5, 6 e 7 resultaram das declarações de parte dos demandantes conjugadas com a fatura emitida pela pessoa coletiva

Os factos provados n.ºs 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16 resultaram das declarações de parte dos demandantes conjugadas com a prova documental junta ao processo, designadamente as faturas de aquisição das refeições mencionadas e com os cartões de embarque dos demandantes respeitantes aos voos de 2 de novembro de 2022.

O facto provado n.º 17 é um facto notório, resultante do cálculo da distância ortodrómica entre as aerogares de

O facto provado n.º 18 resultou das declarações de parte dos demandantes

*

4.3. Fundamentação da matéria de direito

Tendo em conta as questões a resolver supra enunciadas cumpra-nos agora enquadrar a factualidade dada como provada à matéria de direito.

O contrato de transporte, em sentido técnico-jurídico, é definido por Menezes Cordeiro como "(...)a deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas ou de bens, de um local para outro" (*in "Manual de Direito Comercial"*, I Volume, Almedina, 2001, 527).

Este contrato trata-se assim de um negócio jurídico configurador de uma prestação de serviços e que é caracterizado como aquele em que uma pessoa, o transportador, se obriga perante outra pessoa, a fazer deslocar pessoas e/ou bens, de forma intacta, e devidamente organizada, de um local para outro.

No que concerne especificamente ao contrato de transporte aéreo, Tapia Salinas ensina-nos que este é "(...) *aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el translado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea de una determinada persona o cosa arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas as partes*" (*in "Derecho Aeronáutico"* 2.ª edição, Barcelona, Bosch, 1993, p. 413).

Já Neves de Almeida entende que o contrato de transporte aéreo consiste no "(...) *acordo em que convergem duas vontades opostas, mas harmonizáveis, celebrado entre aquele que pretende fazer conduzir a sua pessoa ou de terceiro, ou coisa certa, de um lugar para o outro utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceita encarregar-se dessa condução*" (*in "Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo"*, Coimbra, Almedina, 2010, p. 21).

No que respeita ao normativo aplicável ao transporte aéreo internacional de passageiros, este é regulado pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, adotada em 28 de maio de 1999, pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil, e aprovada em Portugal pelo Decreto n.º 39/2002 de 27 de novembro.

Por seu lado a União Europeia veio a adotar diversas medidas legislativas com vista a melhor salvaguardar os direitos dos passageiros no transporte aéreo, de onde se releva, para o presente litígio, o atualmente vigente Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 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.

O âmbito da aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, rege-se fundamentalmente pelo princípio da conexão territorial, tal como resulta do seu art.º 3.º, o qual estabelece:

"Artigo 3.º

Âmbito

1. O presente regulamento aplica-se:

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.

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:

a) Tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artigo 5.º, se apresentarem para o registo:

— tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios electrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado,

ou, não sendo indicada qualquer hora,

— até 45 minutos antes da hora de partida publicada; ou

b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo, independentemente do motivo."
(...)

Sucede ainda que, nos termos dos n.º 3 e 4 do mesmo art.º 3.º Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho,

são excluídas do âmbito desse normativo as viagens gratuitas, ou com tarifa reduzida não disponível ao público, e bem assim as viagens efetuadas através de aeronaves que não as motorizadas de asa fixa (por exemplo planadores ou helicópteros).

Dos factos vindos a dar como provados afigura-se-nos assim claramente que os demandantes, passageiros, celebraram com a demandada, transportadora, um contrato oneroso de transporte aéreo de passageiros, através do qual a transportadora se vinculou a transportar os passageiros, através de uma aeronave motorizada de asa fixa, entre o aeroporto de e o aeroporto do no dia 1 de novembro de 2022, mais sucedendo que durante a execução desse contrato o voo previamente planeado cancelado, tendo os demandantes sido reencaminhados para outros voos sucessivos com ligação ao destino final, o que culminou num atraso à chegada de cerca de 25 horas.

E daqui manifestamente resulta a aplicabilidade, ao contrato sob exame, das regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, nos termos do seu art.º 3.º.

Importa agora aprofundar o regime desse diploma legal comunitário.

Estatui o art.º 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho que:

"Artigo 5.º

Cancelamento

1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e

b) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 9.º, bem como, em caso de reencaminhamento quando a hora de partida razoavelmente prevista do novo voo for, pelo menos, o dia após a partida que estava programada para o voo cancelado, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º; e

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou

ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

2. Ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos."

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

4. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento, recai sobre a transportadora aérea operadora."

No que respeita aos atrasos, postula o art.º 6.º do mesmo Regulamento comunitário:

"Artigo 6.º

Atrasos

1. Quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar:
a) Duas horas ou mais, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou
b) Três horas ou mais, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c) Quatro horas ou mais, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),
a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros:
i) a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, e
ii) quando a hora de partida razoavelmente prevista for, pelo menos, o dia após a hora de partida previamente anunciada, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º, e
iii) quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, a assistência especificada na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º
2. De qualquer modo, a assistência deve ser prestada dentro dos períodos fixados no presente artigo para cada ordem de distância."

Por outro lado, no que concerne às indemnizações, estabelece o art.º 7.º do aludido Regulamento que:

"Artigo 7.º

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 1 500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

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

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

a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

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

c) Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.

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

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

Relativamente aos direitos a reembolso ou reencaminhamento e de assistência, determinam os art.º 8.º e 9.º do Regulamento:

"Artigo 8.º

Direito a reembolso ou reencaminhamento

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

a)

— O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7.º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efectuadas, e para a parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,

— 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 Directiva 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 9.º

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 electrónico.

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."

Nos termos do art.º 2.º al.ª l) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, a situação de cancelamento de um voo consiste na *"(...) não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado."*

Elencado o quadro legal aplicável importa agora caracterizar que em que tipo de vicissitude contratual se enquadra a factualidade dada como provada e a verificação dos pressupostos para concessão de indemnização peticionada e do ressarcimento das despesas alegadas, por motivos de cancelamento de voo aéreo e atraso à chegada.

Resultou provado que entre os demandantes e a demandada foi celebrado um contrato de transporte por via aérea, através de uma aeronave motorizada de asa fixa, entre o aeroporto de e o no dia 1 de novembro de 2022, com hora de chegada prevista ao destino final às 22:30 horas. Mais se provou que o voo em questão foi cancelado e que nenhuma justificação foi apresentada aos demandantes os quais foram reencaminhados para o destino final, o que culminou num atraso à chegada de cerca de 25 horas.

No que concerne aos direitos dos passageiros em caso de cancelamento de voo dispõe o art.º 5.º n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho que os passageiros têm direito à assistência nos termos dos seus art.º 8.º e 9.º n.º 1 al.ª a) e n.º 2 e bem assim a receber indemnização nos termos do seu art.º 7.º.

Tendo os demandantes sido reencaminhados para o seu destino final, estes peticionaram no presente processo a condenação da demandada ao pagamento da indemnização prevista no art.º 7.º e bem assim o pagamento das despesas com alimentação e bebidas a título de assistência, prevista no art.º 9.º, n.º 1, al.ª a), todos do citado Regulamento Comunitário.

Assim e no que tange ao pedido indemnizatório, considerando o atraso considerável de cerca de vinte e cinco horas verificado á chegada ao destino, e ponderando a distância de 1506 km entre o aeroporto de partida e o de chegada, haverá pois lugar à indemnização prevista nas disposições conjugadas do art.º 5.º n.º 1, al.ª c) e art.º 7.º n.º 1, al.ª b) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, no montante de 400 euros, para cada um dos demandantes, posto que também a demandada não logrou provar, como deveria, nem sequer o alegando, que o cancelamento e atraso verificado se deveu a quaisquer circunstâncias extraordinárias e imprevisíveis, que poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

No que respeita ao ressarcimento dos montantes despendidos a título de refeições ligeiras e bebidas, consumidas pelos demandantes afigura-se-nos que estas se demonstram em proporções razoáveis para com o tempo de espera pelo que nos termos das disposições conjugadas do art.º 5.º n.º 1, al.ª b) e art.º 9.º n.º 1, al.ª a) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho devem as mesmas ser ressarcidas pela demandada ao

demandante sub-rogado, (cfr art.º 589.º e seguintes do Código Civil).

Prosseguindo:

Dispõe o art.º 12.º n.º 1 pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, que aquele diploma se aplica sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar sucedendo, contudo, que a indemnização concedida ao abrigo deste diploma legal pode ser deduzida dessa indemnização.

Relativamente à responsabilidade contratual dispõe o art.º 798.º do Código Civil que "*O devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor*", estabelecendo-se assim um princípio geral semelhante ao regime da responsabilidade extracontratual cujos pressupostos são: o facto ilícito, consistente no incumprimento contratual, a culpa, o dano e o nexo de causalidade entre este e a conduta.

Não obstante, no âmbito da responsabilidade contratual, encontra-se estabelecida no art.º 799.º n.º1 do Código Civil a presunção de culpa do devedor, ainda que seja suscetível de ser ilidida.

Assim, quanto à indemnização peticionada pelos demandantes a título de compensação por terem viajado num voo com escala quando tinham adquirido um voo direto constata-se não ter sido alegado, nem provado, qual o dano em que incorreram, se patrimonial ou não patrimonial, nem o seu valor, ficando assim prejudicada a verificação dos pressupostos para a concessão da mesma pelo que quanto a esta parte do pedido deve ser a demandada absolvida.

*

5. Dispositivo

Nestes termos, julgo a ação parcialmente procedente e condeno a demandada nos seguintes termos:

a) ao pagamento a cada um dos demandantes

montante de 400 euros (cfr. art.º 5.º n.º 1, al.ª c) e art.º 7.º n.º 1, al.ª a) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho);e

b) ao pagamento ao demandante do montante de 166,05 euros (cfr. art.º 5.º n.º 1, al.ª b) e art.º 9.º n.º 1, al.ª a) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho.)

No mais se absolve a demandada.

Sem custas, por não serem devidas.

Notifique-se

Figueira da Foz, 4 de agosto de 2023

O Juiz-Árbitro,
Assinado por: **Armando Jorge Ferreira de Sousa**
Num. de Identificação: 11139666
Data: 2023.08.04 14:06:25+01'00'

CHAVE MÓVEL

(Armando Jorge Ferreira de Sousa)

Sumário:

- O contrato de transporte aéreo de passageiros é um negócio jurídico configurador de uma prestação de serviços e que é caracterizado como aquele em que uma pessoa, o transportador, se obriga perante outra pessoa, a fazer deslocar pessoas e/ou bens, de forma intacta, e devidamente organizada, de um local para outro.

-Nos termos do art.º 2.º al.ª l) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, a situação de cancelamento de um voo consiste na *"(...) não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado."*

Resultou provado que entre os demandantes e a demandada foi celebrado um contrato de transporte por via aérea, através de uma aeronave motorizada de asa fixa, entre o aeroporto de no dia 1 de novembro de 2022, com hora de chegada prevista ao destino final às 22:30 horas. Mais se provou que o voo em questão foi cancelado e que nenhuma justificação foi apresentada aos demandantes os quais foram

reencaminhados para o destino final, o que culminou num atraso à chegada de cerca de 25 horas.

No que concerne aos direitos dos passageiros em caso de cancelamento de voo dispõe o art.º 5.º n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho que os passageiros têm direito à assistência nos termos dos seus art.º 8.º e 9.º n.º 1 al.ª a) e n.º 2 e bem assim a receber indemnização nos termos do seu art.º 7.º.

Considerando o atraso considerável de cerca de cinco horas verificado á chegada ao destino, e ponderando a distância de 1506 km entre o aeroporto de partida e o de chegada, haverá pois lugar à indemnização prevista nas disposições conjugadas do art.º 5.º n.º 1, al.ª c) e art.º 7.º n.º 1, al.ª b) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, no montante de 400 euros, para cada um dos demandantes, posto que também a demandada não logrou provar, como deveria, nem sequer o alegando, que o cancelamento e atraso verificado se deveu a quaisquer circunstâncias extraordinárias e imprevisíveis, que poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

No que respeita ao ressarcimento dos montantes despendidos a título de refeições ligeiras e bebidas consumidas pelos demandantes, nos termos das disposições conjugadas do art.º 5.º n.º 1, al.ª b) e art.º 9.º n.º 1, al.ª a) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, devem as mesmas ser ressarcidas pela demandada ao demandante sub-rogado (cfr art.º 589.º e seguintes do Código Civil).

Quanto à indemnização peticionada pelos demandantes a título de compensação por terem viajado num voo com escala quando tinham adquirido um voo direto constata-se não ter sido alegado, nem provado, qual o dano em que incorreram, se patrimonial ou não patrimonial, nem o seu valor, ficando assim prejudicada a verificação dos pressupostos para a concessão da mesma pelo que quanto a esta parte do pedido deve ser a demandada absolvida.