



Dissertação

Mestrado em Solicitação de Empresa

***Contrato de transporte aéreo e a tutela do
passageiro viajante***

Filipa Isabel Góis Fernandes

Leiria, setembro de 2022



Dissertação

Mestrado em Solicitação de Empresa

*Contrato de transporte aéreo e a tutela do
passageiro viajante*

Filipa Isabel Góis Fernandes

Dissertação de Mestrado realizada sob a orientação da Professora Doutora Susana Catarina Simões de Almeida, Professora da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria.

Leiria, setembro de 2022

Esta página foi intencionalmente deixada em branco

Originalidade e Direitos de Autor

A presente dissertação é original, elaborada unicamente para este fim, tendo sido devidamente citados todos os autores cujos estudos e publicações contribuíram para a elaborar.

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição de que seja mencionada a Autora e feita referência ao ciclo de estudos no âmbito do qual o mesmo foi realizado, a saber, Curso de Mestrado em Solicitadoria de Empresa, no ano letivo 2021/2022, da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria, Portugal, e, bem assim, à data das provas públicas que visaram a avaliação deste trabalho.

Agradecimentos

Pelo incentivo;

Pelo suporte;

Pelo companheirismo;

Pela amizade;

E, sobretudo, pelo *AMOR* aos meus pais, à minha irmã, ao meu namorado e aos meus avós.

À Doutora Susana Almeida, pela orientação, partilha e pela disponibilidade.

Resumo

A tutela dos consumidores apresenta consagração legal, desde logo, no art. 60º, nº1, da Constituição da República Portuguesa, que estabelece que “os consumidores têm direito à qualidade dos bens e serviços consumidos, à formação e à informação, à proteção da saúde, da segurança e dos seus interesses económicos, bem como à reparação de danos”.

Para além dos consumidores, não podemos descurar os profissionais que, sendo passageiros aéreos, poderão, igualmente, utilizar da maioria dos recursos normativos que serão apresentados, para a defesa dos seus direitos em situações de incumprimento contratual.

Sabemos que, infelizmente, a devida tutela dos passageiros nem sempre se cumpre, tendo sido verificado, especialmente devido à doença da covid-19, uma tentativa de aproveitamento económico por parte de alguns setores de atividade, designadamente as companhias aéreas.

Por tudo isto a decisão sobre que temática tratar em sede de dissertação mostrou-se fácil. A situação pandémica que atravessámos e continuamos a atravessar desencadeou uma sequência de constrangimentos práticos à generalidade dos cidadãos. O passageiro viajante viu a sua liberdade, no âmbito do transporte aéreo, condicionada, mostrando-se essencial o tratamento desta matéria com vista, não só, à demonstração de situações práticas de incumprimento contratual, como também a forma e os locais a que recorrer em situações idênticas.

Não obstante estas situações de incumprimento contratual não consubstanciarem temáticas novas, à luz da situação pandémica, acabam por sê-lo e, nessa medida, esta é uma matéria extremamente atual, necessária e de utilidade pública.

O nosso trabalho servirá como um guia. Iniciaremos o nosso percurso com a definição dos conceitos, classificações e modalidades que integram o contrato de transporte aéreo. Viajaremos entre as fontes de Direito Internacional, seguindo rumo à responsabilidade civil do transportador aéreo e a proteção do passageiro viajante. O nosso destino final será até à influência da pandemia, precisamente, no domínio dos contratos de transporte aéreo

e as medidas adotadas pela União Europeia no contexto do transporte aéreo de passageiros.

Com o tratamento desta temática percebemos que a União Europeia terá de adotar medidas rígidas, de controlo e fiscalização das transportadoras aéreas no que diz respeito a situações de incumprimento contratual e direitos dos passageiros pois, pese embora a legislação exista, foi possível concluir que a concretização, na prática, desta legislação ou se mostra defeituosa ou não existe.

Palavras-chave: “tutela”; “situação pandémica”; “passageiro”; “transporte”; “contrato”; “responsabilidade”.

Abstract

The protection of consumers has legal consecration in art. 60, nº1, of the Constitution of the Portuguese Republic, which establishes that “consumers have the right to the quality of the goods and services consumed, to training and information, to the protection of health, safety and their economic interests, as well as to the repair of damages”.

Beyond consumers, we cannot neglect professionals who, being air passengers, will also be able to use most of the regulatory resources that will be presented, to defend their rights in situations of contractual breach.

We know that unfortunately, the proper protection of passengers is not always fulfilled, having been verified, especially due to the covid-19 disease, an attempt to take economic advantage by some sectors of activity, namely airlines.

For all these reasons, the decision on which subject to deal with in the dissertation was easy. The pandemic situation that we went through and continue to go through triggered a sequence of practical constraints for most citizens. The traveling passenger saw his freedom, within the scope of air transport, conditioned, and it is essential to deal with this matter with a view, not only to the demonstration of practical situations of breach of contract, but also the way and the places to use in identical situations.

Although these situations of contractual non-compliance do not substantiate new themes, in light of the pandemic situation, they end up being so, and to that extent this is an extremely current, necessary and public utility matter.

Our work will serve as a guide. We will begin our journey with the definition of the concepts, classifications and modalities that make up the air transport contract. We will travel between the sources of International Law, moving towards the civil liability of the air carrier and the protection of the traveling passenger. Our final destination will be until the influence of the pandemic, precisely, in the field of air transport contracts and the measures adopted by the European Union in the context of air passenger transport.

With the treatment of this theme, we realized that the European Union will have to adopt strict measures to control and supervise airlines with regard to situations of contractual breach and passenger rights because, despite the existing legislation, it was possible to conclude that the implementation, in practice, of this legislation either proves to be defective or does not exist.

Keywords: “guardianship”; “pandemic situation”; "passenger"; "transport"; "contract"; "responsibility".

Lista de siglas e abreviaturas

al. – alínea

als. – alíneas

ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

art. – artigo

arts. – artigos

CC - Código Civil

CCOM – Código Comercial

CE - Comunidade Europeia

CM - Convenção de Montreal de 1999

CRP - Constituição da República Portuguesa

CV - Convenção de Varsóvia de 1929

DL – Decreto-Lei

DSE - Direito de Saque Especial

IATA - Associação Internacional de Transportes Aéreos

ICAO - Organização da Aviação Civil Internacional

nº- número

p. – página

pp. – páginas

ss. – seguintes

SV - Sistema de Varsóvia

TJUE - Tribunal de Justiça da União Europeia

UE - União Europeia

Esta página foi intencionalmente deixada em branco

Índice

Originalidade e Direitos de Autor	iii
Agradecimentos	iv
Resumo	v
Abstract.....	vii
Lista de siglas e abreviaturas	ix
Introdução.....	1
Cap. I – Dos conceitos e da caracterização do contrato de transporte aéreo.....	4
1. Do contrato de transporte em geral.....	4
1.1. Contrato de transporte: aproximação ao conceito	4
1.2. Modalidades e classificações do contrato de transporte: breves notas	6
2. Do contrato de transporte aéreo em especial	9
2.1. Noção e elementos do contrato	9
2.2. Natureza Jurídica e características específicas do contrato de transporte aéreo ...	13
2.3. Obrigações do transportador e do passageiro no contrato de transporte aéreo	17
Cap. II – Das fontes de Direito Internacional.....	20
1. Evolução do Sistema de Varsóvia	21
1.1. Convenção de Varsóvia de 1929.....	21
1.2. Protocolo de Haia de 1955	22
1.3. Convenção de Guadalajara de 1961	23
1.4. Protocolo de Guatemala de 1971	24
1.5. Protocolos de Montreal de 1975	25
1.6. Convenção de Montreal de 1999.....	26
2. Normas no âmbito do Direito da União Europeia	30
2.1. Diretiva CEE nº 90/314.....	30
2.2. Regulamento (CE) nº 2027/97	31
2.3. Regulamento (CE) nº 261/2004	32
	xii

2.4. Regulamento (CE) nº 1107/2006	33
3. Acordos privados celebrados entre companhias aéreas	35
3.1. Acordo de Montreal de 1966.....	35
3.2. Acordos de Malta de 1976 e 1987.....	36
3.3. Acordos de IATA: IIA e MIA (1995 e 1996)	37

Cap. III – A responsabilidade civil do transportador aéreo e a proteção do passageiro viajante 39

1. A responsabilidade civil do transportador aéreo em situações de incumprimento contratual	39
2. A tutela dos direitos dos passageiros aéreos nas situações de incumprimento contratual por parte do transportador aéreo	43
2.1. Recusa de embarque.....	43
2.1.1. Recusa de embarque em geral	43
2.1.2. Overbooking	47
2.2. Cancelamento do voo.....	49
2.3. Atraso considerável do voo.....	56
2.4. Colocação do passageiro em classe distinta da contratada	58
2.5. Da Bagagem	59
3. Como poderá reagir o passageiro viajante em caso de incumprimento contratual?..	65
4. O papel da Autoridade Nacional de Aviação Civil e da Rede de Centros Europeus do Consumidor	68

Cap. IV – Os reflexos da pandemia da covid-19 e os contratos de transporte aéreo .
.....73

1. A situação pandémica e o incumprimento dos contratos de transporte aéreo	73
2. Medidas excepcionais de resposta à pandemia adotadas pela União Europeia no contexto da pandemia Covid-19	76
Conclusão	83
Bibliografia.....	86
Jurisprudência.....	91

Introdução

Pese embora a quebra acentuada sentida na aviação civil nos últimos dois anos devido à pandemia da Covid-19, é incontestável o crescimento evolutivo das viagens aéreas, nomeadamente no transporte aéreo de passageiros. Este progresso da aviação está diretamente relacionado com o desenvolvimento tecnológico que permitiu uma evolução em termos de qualidade técnica da própria aeronave, conferindo, não só, uma maior segurança no transporte, como também uma maior rapidez na chegada ao país de destino, quando comparada com os transportes terrestres.

O transporte aéreo facilitou a conexão global entre cidades e possibilitou a expansão das relações sociais e económicas, designadamente entre mercados internacionais.

Contudo, e por se tratar de uma prática tão quotidiana, é necessário percebermos em que medida o passageiro poderá ser protegido, que direitos e que regulamentação terá ao seu dispor no sentido de se acautelar em situações de incumprimento do seu contrato de transporte aéreo.

É, portanto, para responder a estas questões e, mais ainda, devido à situação pandémica da doença da covid-19 que nos propusemos tratar a temática do “Contrato de transporte aéreo e a tutela do passageiro viajante”.

O tratamento desta matéria poderia ser exaustivo, enraizando o seu conteúdo na jurisprudência, na regulamentação e nas normas legais portuguesas e comunitárias. Porém, tal opção não seria prática e de fácil acesso, não permitiria a comparação com casos reais e a sua utilização pelos cidadãos em situações comparadas da vida real de forma intuitiva.

Por tudo isto, optámos por centralizar, na fase inicial, os pilares desta matéria que, como sabemos, cabem à teoria, incumbindo à segunda parte deste trabalho a vertente mais ilustrativa e exemplificativa, no sentido de tornar a sua compreensão o mais empírica possível, nunca descurando o contributo doutrinal e jurisprudencial.

O tratamento desta temática dividir-se-á em quatro capítulos.

O primeiro capítulo dedicar-se-á aos conceitos, caracterização e modalidades do contrato de transporte aéreo, tanto ao nível geral, como especial. Reservaremos um pequeno apontamento para o tratamento das obrigações inerentes às partes no âmbito da celebração e vigência do contrato de transporte aéreo. Compreender a estrutura orgânica do contrato de transporte aéreo e obrigações subjacentes a ambas as partes durante a vigência do mesmo mostra-se essencial para conhecer em que medida podem os direitos dos passageiros ser acautelados em caso de incumprimento contratual por parte da transportadora aérea.

No segundo capítulo, ocupar-nos-emos da questão particular das fontes de Direito Internacional. Neste âmbito, bem sabemos do vasto leque normativo, no que diz respeito ao contrato de transporte aéreo. Contudo, concluímos que o que melhor se coaduna com a temática alvo do nosso estudo será focalizarmos, neste capítulo, os instrumentos normativos internacionais. Isto porque, pese embora se realizem pontes aéreas em Portugal, nomeadamente entre Lisboa-Porto, estas não resumem o tráfego aéreo português. Assim sendo, passaremos a descrever a evolução do sistema de Varsóvia, algumas normas do Direito da União Europeia, que julgamos ser importante apresentar, e, por fim, serão expostos três acordos privados celebrados entre companhias aéreas.

Tendo em consideração o cerne da questão alvo de tratamento na nossa dissertação, iremos, no âmbito do capítulo terceiro, explorar situações onde se presencia com clareza o incumprimento contratual do transporte aéreo de passageiros. Começamos pela recusa do embarque, referindo a questão particular do *overbooking*, segue-se o cancelamento e o atraso considerável do voo, a colocação do passageiro em classe distinta da contratada, finalizando a temática do incumprimento do contrato com o a situação de atraso, perda ou dano da bagagem. Este capítulo elucida ainda a forma como os passageiros podem tutelar os seus direitos ocorrendo circunstâncias que violem os mesmos, esclarecendo ainda o papel da Autoridade Nacional de Aviação Civil e da Rede de Centros Europeus do Consumidor.

Numa última instância, e sob a alçada do capítulo quarto, versaremos a nossa abordagem nos reflexos da pandemia da covid-19 sobre os contratos de transporte aéreo de passageiros evidenciando as medidas excepcionais adotadas pela União Europeia em resposta à pandemia.

No que tange à metodologia, cingimo-nos à revisão de literatura, bem como à consulta de legislação e jurisprudência sobre esta temática.

Posto isto, e considerando as diretrizes que norteiam o nosso trabalho, passaremos à exposição do conteúdo apresentado para uma compreensão integral da temática alvo do nosso estudo.

Cap. I – Dos conceitos e da caracterização do contrato de transporte aéreo

1. Do contrato de transporte em geral

1.1. Contrato de transporte: aproximação ao conceito

A celebração de um contrato de transporte reveste, desde os seus primórdios, uma importância inquestionável tanto no que diz respeito a bens de consumo e matérias-primas (mercadorias) como no que diz respeito à deslocação de pessoas¹.

Desde há muito que a concretização deste tipo de contratos é passível de observação². Inicialmente assistíamos à celebração deste contrato apenas por meio de transporte rodoviário, posteriormente incluiu-se também a via marítima, e por último surgiu a possibilidade de efetuar deslocações por meios de transporte aéreos.

Atendendo à temática alvo de estudo, consideramos relevante iniciar esta temática com algumas propostas doutrinárias no que diz respeito à sua noção. Este é um conceito que não contempla consagração legal nem consonância entre a doutrina portuguesa quanto à

¹ Vide Menezes Cordeiro (2008, s/página): “O transporte assenta na ideia de movimentação de pessoas e de bens (1). No transporte, em sentido técnico jurídico, procede-se à deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas ou de bens, de um local para o outro”; “II. A população tem, a nível global, uma mobilidade crescente: cada vez é mais inverosímil que alguém nasça, viva e morra na mesma localidade. Independentemente das migrações por razões económicas, sociais ou pessoais, as pessoas viajam em negócios, em estudos ou em lazer”.

² Neste sentido, veja-se Pais de Vasconcelos e Leitão Pais de Vasconcelos (2020, p. 295): “O transporte é uma das práticas mercantis mais antigas e mais relevantes para a formação histórica do Direito Comercial”.

melhor definição. Assim sendo, cabe-nos apresentar algumas das definições avançadas pela doutrina.

Desde logo, Menezes Cordeiro (2008, s/ página) define “o contrato de transporte como aquele pelo qual uma pessoa— o transportador — se obriga perante outro — o interessado ou expedidor — a providenciar a deslocação de pessoas ou de bens de um local para o outro (...), não chega o transporte em si: o transportador só conclui a execução do seu contrato com a entrega do bem ao destinatário”. Observando o conceito exposto, conseguimos depreender que, no entendimento do autor, o contrato apenas se efetiva com o seu cumprimento integral, quer isto dizer que o contrato não se basta com a mera deslocação da pessoa e/ou bem, basta-se antes com o seu transporte e, impreterível, chegada ao destino final que foi designado pelo interessado.

A conceptualização do contrato de transporte para Bastos (2004, p. 47) assenta essencialmente na satisfação de uma necessidade de deslocação, de um determinado indivíduo. Para o autor, este é um “contrato mediante o qual uma das partes (o transportador) se compromete/obriga, perante outrem (que poderá ser o passageiro ou o carregador/expedidor) a fazer deslocar fisicamente (por si ou recorrendo aos serviços de outrem, por cuja prestação responderá) – transportador – pessoas ou coisas (pessoas com suas bagagens ou volumes de mão, ou mercadorias) de um lugar para outro (o que, evidentemente, incluirá a viagem com retorno)”.

Pais de Vasconcelos e Leitão Pais de Vasconcelos (2020, p. 295) avançam no sentido de que neste contrato “o transportador obriga-se, mediante remuneração, a deslocar ou fazer deslocar pessoas ou mercadoria alheias de um lugar para outro”. Uma questão particular que se faz notar, diferentemente do que acontece nas definições enunciadas pelos autores anteriores, é a questão da remuneração pela realização do transporte.

Numa linha muito idêntica, Engrácia Antunes (2009, p.725) estabelece que este é o contrato em que “uma das partes (transportador) se obriga perante a outra (passageiro ou carregador), mediante retribuição, a deslocar determinadas pessoas ou coisas e a colocar aquelas ou entregar estas pontualmente, ao próprio ou a terceiro (destinatário) no local de destino”.

Assim sendo, sem embargo de encontrarmos na doutrina portuguesa outras tentativas igualmente válidas de aproximação ao conceito de contrato de transporte³, consideramos que existem aspetos fulcrais que denotam a presença de um contrato de transporte. Pese embora o pagamento de uma retribuição pela satisfação do contrato seja uma prática habitual e obrigatória nos contratos de transporte de natureza comercial, não o julgamos como requisito *sine qua non* nos contratos transporte civil⁴. Em suma, e tendo por base as definições expostas, podemos concluir que contrato de transporte é aquele que é celebrado entre um transportador, parte interveniente que se compromete fazer deslocar, por si ou por interposta pessoa/ entidade, o transportado (mercadorias ou pessoas) que é a parte interveniente que necessita de transitar para outro local.

1.2. Modalidades e classificações do contrato de transporte: breves notas

Facilmente compreendemos que, “no mundo globalizado em que vivemos, no qual a deslocação de pessoas e coisas se encontra na ordem do dia” (Morais, 2021, p. 352), é cada vez mais necessário e recorrente a celebração de contratos de transporte.

A forma como é efetuado o transporte neste tipo de contratos pode ser caracterizada mediante diversas modalidades e mediante diversas classificações. Tal como na definição do conceito geral de contrato de transporte, aqui chegados, também conseguimos observar que são vários os autores que se debruçam, no mesmo sentido, a respeito desta temática.

³ Para mais desenvolvimento veja-se Barata (2013, p. 620) e Rodrigues (2015, p.270).

⁴ A este respeito Barata (2013, p. 622) esclarece “Também o transporte civil— o transporte, em regra, ocasional, não inserido no exercício profissional do transportador e da respetiva empresa, para o efeito constituída — constituirá, tendencialmente, um negócio oneroso; porém — ao abrigo da liberdade contratual: 405.º/1 do Código Civil — nada impede a celebração de contratos de transporte gratuitos (cf. 1154.º do Código Civil)”, acrescentando o autor “Em termos gerais, a obrigação de retribuição não será, pois, um elemento essencial do contrato de transporte, não sendo de excluir a válida celebração de transportes gratuitos”.

Suportando-nos de Menezes Cordeiro (2008, s/página) percebemos que “o contrato de transporte pode implicar vertentes técnicas consideráveis, assim como particularidades específicas, condicionadas pelo objecto a transportar ou pelo meio utilizado.”⁵ Ora, no que diz respeito ao objeto, Pais de Vasconcelos e Leitão Pais de Vasconcelos (2020, p. 297) esclarecem que “o transporte pode ser de pessoas (de passageiros ou passageiros e bagagem) ou de mercadorias (incluído outras coisas que não são propriamente mercadorias)”. Já no que tange à via ou meio utilizado, os referidos autores adiantam que “o transporte distingue-se em terrestre, marítimo, fluvial (ou por canais) e aéreo.” Importa ainda referir que, no que toca aos transportes terrestres, estes autores indicam que “incluem os transportes rodoviários e ferroviários”.

Para além desta modalidade, cabe-nos ainda referir uma outra que se prende com o âmbito geográfico, ou seja, por onde se desloca o meio de transporte, no próprio país ou entre países^{6,7}. Neste caso particular, Menezes Cordeiro (2008, s/página) refere que o “transporte poderá ser interno ou internacional, consoante venha bulir com o Direito de um único Estado ou com os de diversos Estados”, acrescentando que se trata de “uma distinção rica em consequências, como melhor resultará da consideração do Direito internacional dos transportes”.

Todavia, importa ainda mencionar, conforme também nos informa (Barata, 2015, p. 628), que “num só contrato de transporte podem estar envolvidos, de modo coordenado, diferentes meios de transporte: teremos, então, um transporte combinado ou multimodal”.

⁵ No mesmo sentido, Barata (2013, p. 627) refere que “O transporte pode apresentar-se sob várias modalidades e ser alvo de diversas classificações, que, entre si, se podem entrecruzar. Em síntese: Quanto ao objecto:

— Transporte de pessoas (passageiros ou passageiros e respectiva bagagem);

— Transporte de mercadorias

Quanto à via e ao meio de transporte:

— Transporte aéreo;

— Transporte marítimo;

— Transporte terrestre:

Rodoviário;

Ferroviário.”

⁶ Os transportes “distinguem-se ainda em internos e internacionais consoante se limitem ao território nacional ou ultrapassem as fronteiras do país onde se iniciaram” (Pais de Vasconcelos e Leitão Pais de Vasconcelos, 2020, p. 297).

⁷ Ainda neste sentido Alves (2019, p. 432) refere que “ao âmbito geográfico, deve ser feita a distinção entre o transporte interno e o transporte internacional, consoante o transporte seja efetuado apenas no território de um país ou não”.

De forma complementar, e seguindo Alves (2019, p. 432), podemos ainda incluir o “carácter regular ou não do transporte, consoante este seja ou não programado”.

Para além das modalidades anteriormente expostas, cumpre-nos, ademais, referir que os contratos de transporte estão ainda sujeitos a uma outra classificação que se relaciona com a sua índole, comercial ou civil.

Antes de mais, atentemos no conteúdo do art. 230º, nº 7, do Código Comercial, doravante designado abreviadamente CCom, que nos esclarece o que se entende, neste contexto, por comerciais: “haver-se-ão por comerciais as empresas, singulares ou coletivas, que se propuserem transportar, regular e permanentemente, por água ou por terra, quaisquer pessoas, animais, alfaias ou mercadorias de outrem”⁸. Posto isto, e tomando como base o art. 366º do CCom, conseguimos perceber que o contrato de transporte é caracterizado como comercial / mercantil “quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular permanente”. Justamente por tudo o mencionado podemos aludir que pese embora a existência de uma dupla categorização, civil e comercial, é inequívoco que a generalidade dos contratos de transporte celebrados apresentam um cariz comercial. Em suma, podemos afirmar que todos os contratos de transporte celebrados com uma sociedade comercial de transportes são qualificados como objetivamente comerciais⁹.

⁸ Fazendo uma interpretação atualista do preceito, incluiremos naturalmente o transporte aéreo e não apenas por água ou terra.

⁹ Com efeito, “é objetivamente comercial o transporte realizado por via empresarial e profissionalmente: o transporte comercial pressupõe, pois, uma empresa transportadora, estando esta (e a respectiva atividade), expressamente, prevista no art. 230.º/7 do Código Comercial” (Barata, 2013, p. 622).

2. Do contrato de transporte aéreo em especial

Tal como acontece nos demais contratos de transporte, também nos contratos de transporte aéreo se podem vislumbrar diferentes tipos consoante o objeto que se faz transportar.

No que se refere a esta matéria, e não obstante privilegiarmos o contrato de transporte aéreo de pessoas por se tratar do cerne da temática alvo do nosso estudo, abordaremos também, ainda que de uma forma mais abreviada, o contrato de transporte de mercadorias.

Há ainda que fazer referência ao âmbito geográfico do contrato de transporte aéreo que poderá ser igualmente classificado como internacional ou interno¹⁰, conforme se observe, respetivamente, o cruzamento, ou não, entre países.

2.1. Noção e elementos do contrato

À semelhança do que acontece na definição de contrato de transporte, temática que tratamos *supra*, também na designação especial de contrato de transporte aéreo se observam algumas dissimilaridades. Assim, e no sentido de deslindar claramente este conceito, apresentaremos as aceções aventadas por alguns autores¹¹ e também o entendimento da jurisprudência a este respeito.

O contrato de transporte aéreo é entendido por Almeida (2010, p.21) como “o 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

¹⁰ Como refere Almeida (2010, p. 24), o contrato de transporte aéreo interno é também comumente designado por transporte aéreo doméstico.

¹¹ Para outro entendimiento, veja-se Salina (1993, p.413) que avança que o contrato de transporte aéreo é “aquele mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado 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 partes”.

outro utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceita encarregar-se dessa condução”.

Ainda no âmbito doutrinário apresentamos a perspectiva de Alves (2019, p. 461) que, a respeito desta matéria, se direciona no sentido de que este é o “contrato em que o transportador se obriga, por via aérea e com recurso a uma aeronave, a deslocar fisicamente uma pessoa (e sua bagagem) ou mercadoria, de um determinado aeroporto até outro”.

Por último e no que toca ao entendimento veiculado por alguma jurisprudência, o Tribunal da Relação de Lisboa, processo nº 19037/17.4T8LSB.L1-6, relator Adeodato Brotas, datado de 12-09-2019, ventila que o “contrato de transporte aéreo (...) é o negócio jurídico celebrado entre duas partes e no qual uma delas se obriga ao transporte de pessoas ou coisas, por via aérea, de um ponto geográfico para o outro, mediante remuneração pelo serviço prestado”.

Particularizando esta temática, podemos ainda estabelecer a distinção entre o contrato de transporte aéreo de pessoas e o contrato de transporte aéreo de mercadorias.

Beneficiando do que nos transmite Baganha (1997, p. 827), conseguimos acompanhar que “o contrato de transporte aéreo de pessoas pode ser definido como aquele em que uma empresa de transporte aéreo (ou um simples transportador em determinadas condições) se compromete a «trasladar» de um lugar para outro ou para o mesmo, com ou sem escalas intermédias por via aérea e com utilização de uma aeronave especialmente adaptada a este fim, uma pessoa e a sua bagagem, geralmente mediante remuneração”. Indo mais longe, Almeida (2010, p. 25) faz uma apreciação *sui generis* do transporte aéreo de pessoas explicitando-nos que este contrato se caracteriza “pelo facto do objeto do transportador ser não só um *sujeito jurídico*, mas também pelo facto de se requerer que esse sujeito jurídico possua *existência física*”, acrescentando o autor que, “Assim, este transporte distingue-se das demais espécies de transporte aéreo desde logo porque o seu objeto apresenta a particular característica de ter que possuir personalidade jurídica, o que o distingue das coisas em geral. Deste modo, o transporte do nascituro ou do cadáver não se enquadram neste âmbito”.

Por outro lado, e no que concerne ao contrato de transporte aéreo de outros bens que não pessoas, Almeida é do entendimento de não agrupar todo o tipo de produtos que se fazem transportar. Assim, o autor considera essencial efetuar-se a distinção entre o transporte de bagagens, mercadorias e correio. Isto acontece, como o próprio nos explica, porque, se “o transporte aéreo de bagagens está sempre ligado ao transporte aéreo de pessoas”, “o contrato de transporte aéreo de mercadorias goza de autonomia total quanto à sua celebração e execução” (Barata, 2010, p. 26 a 28). Por fim, e no que toca ao transporte aéreo de correio, “a importância de se fazer a distinção desta espécie de transporte prende-se com o facto do mesmo estar, nomeadamente, sujeito à aplicação de regras próprias determinadas ao abrigo de convenções postais internacionais” (Barata, 2010, p. 29).

De forma mais simplista, comparativamente com o entendimento do autor Carlos Alberto Neves de Almeida, vem o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto processo nº 28171/15.4YIPRT.P1, relator Carlos Querido, datado de 06-03-2017, propugnar, nomeadamente no que diz respeito ao contrato de transporte de mercadorias internacional, que “o contrato de transporte internacional de mercadorias (...) [é] a convenção pela qual alguém (transportador) se obriga perante outrem (expedidor), mediante um preço, a realizar, por si ou por terceiro, a mudança de coisas de um local (designado de expedição) para outro (destino), sitos em países diferentes”.

Ora, sintetizando as noções enunciadas pela doutrina e alguma jurisprudência, percebemos que contrato de transporte aéreo de mercadorias¹² não é o mesmo que contrato de transporte internacional de mercadorias, isto porque o contrato de transporte aéreo de mercadorias não é necessariamente internacional, podendo ser interno quando a aeronave nunca ultrapassa os limites de um determinado país. De igual forma, é possível acompanhar que o contrato de transporte internacional de mercadorias pode ser efetuado através de diferentes meios (marítimo, terrestre e aéreo). Portanto, e para concluir, importa referir que o contrato de transporte aéreo de mercadorias pode ser classificado

¹² Pais de Vasconcelos e Leitão Pais de Vasconcelos (2020, p. 298) avançam que o “transporte de mercadorias é celebrado entre o expedidor e o transportador, ou mais raramente entre o transportador e o destinatário”, acrescentando que o “expedidor entrega as mercadorias ao transportador e este verifica-as e elabora um documento de embarque (...) onde consta a identificação do expedidor e o destinatário, da mercadoria e o seu estado, e o preço do transporte, documento que entrega ao expedidor, datado e assinado, mantendo em seu poder um duplicado”, referindo ainda que “Depois de transportadas, as mercadorias são entregues ao «destinatário» (o destinatário pode ser o próprio expedidor)”.

como um subtipo do contrato de transporte de mercadorias internacional quando é efetuado por via aérea e entre países. Assim, percebemos que, apesar de conceitos que podem ser ligeiramente distintos, a sua análise comparativa no que toca aos tipos de mercadorias transportadas fará sentido.

No nosso entendimento, não nos parece necessária a autonomia do transporte de outros bens, que não pessoas, em três categorias (bagagens, mercadorias e correio). Logicamente, conseguimos entender que, a agrupar “coisas” a transportar de acordo com a classe a que pertencem, seria clara a divisão entre pessoas, mercadorias e também animais. Deste modo, e considerando a panóplia de mercadorias e as regras específicas existentes dependendo do tipo de produto que se faz transportar, parece-nos natural a discriminação das regras que se devem observar para o transporte de bagagens, correio e de outros bens ou coisas, quer sejam ou não de consumo.

Ao contrário do que nos informa Almeida, não nos parece que o transporte de animais vivos se enquadre, quando por via aérea, no transporte aéreo de mercadorias¹³. Considerando que o transporte de animais vivos¹⁴, para além de possuir regulamentação própria, carece de proteção e cuidado especial para que os animais cheguem ao destino em segurança, deverá, no nosso entendimento, este transporte gozar de autonomia face ao transporte de artigos, produtos e outros bens de consumo. Este nosso entendimento está, aliás, em sintonia com a qualificação de animais como entes dotados de sensibilidade, conforme prescreve atualmente o art. 202.º-B do Código Civil, doravante designado abreviadamente CC. Entrando agora no domínio dos elementos que são parte integrante do contrato de transporte, identificamos, desde logo, os sujeitos. O transportador é sujeito comum e obrigatório em todo o tipo de transportes. É o elemento na relação contratual celebrada que se obriga a deslocar pessoas, mercadorias ou animais de um local para outro. No que concerne à contraparte, é elemento no contrato no

¹³ O transporte aéreo de mercadorias “tem como objeto quaisquer bens ou coisas, independentemente da sua natureza que não sejam transportados a título de bagagem ou correio, podendo compreender o transporte de animais vivos” (Almeida, 2010, p. 28).

¹⁴ A este respeito consultar Regulamento (CE) N° 1/2005 do Conselho de 22 de dezembro de 2004; Decreto-Lei n.º 294/98 de 18 de Setembro; No: 20- IATA disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/c8c3682edc1c4e2484e36311c9868b2f/2018-04-05-02-pt.pdf>.

transporte aéreo de pessoas, o passageiro¹⁵, quer o contrato tenha sido celebrado pelo próprio passageiro viajante quer tenha sido celebrado por um terceiro a favor deste. No caso do transporte de outros bens que não pessoas, a classificação adotada é a de expedidor¹⁶.

Por último, há que referir que, para além dos sujeitos, são elemento complementar do contrato de transporte aéreo a via aérea¹⁷, local por onde se desloca a aeronave, e a própria aeronave¹⁸ que é o meio de transporte utilizado para efetuar o transporte.

2.2. Natureza Jurídica e características específicas do contrato de transporte aéreo

A princípio cabe-nos efetuar um pequeno enquadramento referindo que o contrato de transporte é identificado como um contrato de prestação de serviços, o que, por consequência, nos leva a assinalar que o contrato de transporte aéreo, temática aqui analisada, é igualmente classificado como um contrato de prestação de serviços¹⁹. Esta classificação acaba por ser depreendida da nossa legislação, uma vez que não existe, no nosso ordenamento, considerações expressas neste sentido.

A este respeito, podemos atender ao disposto no art. 1154º do CC, que prevê que o “contrato de prestação de serviço é aquele em que uma das partes se obriga a proporcionar à outra certo resultado do seu trabalho intelectual ou manual, com ou sem retribuição”. Ora, focando-nos no contrato de transporte aéreo em geral, é certo que se o transportador se obriga a deslocar um passageiro, mercadoria ou animal e é igualmente certo que o

¹⁵ Segundo a Autoridade Nacional da Aviação Civil, doravante designada abreviadamente ANAC, passageiro é “qualquer pessoa que efetua um voo com o consentimento da transportadora aérea ou do operador de aeronave, excluindo os elementos do pessoal de voo e de cabine em serviço no voo em questão” (Glossário da Aviação Civil, 2015 p. 131).

¹⁶ A este respeito, Almeida (2021, pp. 177 e ss).

¹⁷ Para mais desenvolvimentos a este respeito, Santos (2012, pp. 395 a 408); Convenção sobre a Aviação Civil Internacional; Regulamento de Execução UE n.º 923/2012.

¹⁸ Cfr. Santos (2012, pp. 388 e ss); Alves (2019, p. 301 e ss); Glossário da Aviação Civil (2015, p. 34 a 38).

¹⁹ Neste seguimento, encontramos Morais (2021, p. 354); Bastos (2004, pp. 53 e ss); Barata (2013, p.623); Rocha (2000, pp. 46 e ss); Alves (2019, p. 422).

resultado esperado deste transporte é a transferência do que foi contratualizado (pessoa, mercadoria ou animal) de um local para o outro mediante, ou não, o pagamento de uma quantia pecuniária acordada.

Apesar de uma tendente harmonização doutrinal quanto à classificação do contrato de transporte como uma prestação de serviços, não podemos descuidar a existência de autores que defendem que este contrato não poderá ser classificado, em pleno, como uma prestação de serviços, defendendo antes uma classificação mista²⁰, uma vez que, conforme nos esclarece Azevedo (2018, p. 5), o objeto do contrato não se esgota apenas com a prestação do serviço de transporte.

Este carácter misto agrega, por exemplo, o contrato de depósito²¹, quando, associado à deslocação de pessoas, vem também o transporte da sua bagagem. Isto é o que acontece frequentemente no transporte aéreo de passageiros, não só se faz deslocar o passageiro viajante, como também a carga que a si poderá estar associada. Particularizando ainda mais a nossa abordagem, percebemos, nomeadamente no caso do transporte aéreo de passageiros, e, conforme nos explica Azevedo (2018, p. 5), que “a par da prestação do transporte, encontramos igualmente: a locação de um lugar reservado a cada passageiro no avião; concessão de equipamentos de segurança para situações de emergência (ex. máscaras de oxigénio e coletes salva-vidas); esclarecimento preambular sobre normas e procedimentos de segurança para a descolagem, aterragem; durante o voo e em contexto de emergência; a prestação do transporte de passageiros do local de desembarque do aeroporto para o avião e vice-versa e a prestação de serviços de catering”.

Atendendo ao supramencionado, importa referir que o contrato de transporte aéreo pode não ser apenas uma prestação de serviços. Percebemos, portanto, que não funciona uma análise generalista. Cabe efetuar um estudo casuístico quanto ao objeto para que, quando necessário, seja possível identificar os contratos que a si poderão estar inerentes.

²⁰ A este respeito, avança Menezes Cordeiro (s/página) que “O transporte já foi entendido como um misto de prestação de serviço, de locação e de depósito: serviço porque há troca de atividade humana por dinheiro; locação porque há uso temporário do meio de transporte; depósito porque há entrega e guarda de bens. Este último elemento faltaria no contrato de transporte de passageiro”.

²¹ Estabelece o art. 1185º do CC que “depósito é o contrato pelo qual uma das partes entrega à outra uma coisa, móvel ou imóvel, para que a guarde, e a restitua quando for exigida”.

De sublinhar ainda outras características importantes e específicas do contrato de transporte aéreo, nomeadamente a sua consensualidade. Este é um contrato consensual, uma vez que não obedece obrigatoriamente a uma forma escrita para que se dê a constituição da relação jurídica de transporte. Quer isto dizer que a simples manifestação de vontade das partes basta-se para que se efetive a deslocação.

Não obstante este entendimento, Almeida (2010, p. 22) alude, especificamente no que tange ao contrato de transporte aéreo internacional sujeito ao sistema de Varsóvia, que este contrato apresenta, como característica, uma “natureza constitutiva parcial do título do transporte que dá corpo e evidencia o contrato de transporte”.

Não nos parece necessário ir tão longe. Compreendemos a posição de Almeida. Todavia e, com a evolução tecnológica dos tempos, não só se vai esgotando a utilização corpórea de um título em papel (o chamado bilhete), recorrendo-se cada vez mais a meios digitais/base de dados²², com também não deverá ter o bilhete o dever de materializar o contrato, pois isso seria desproporcional. Estaríamos a atribuir uma importância substancialmente menor à consensual manifestação de vontade das partes e uma importância substancialmente maior a um título em papel, o que seria desajustado, pois, caso o passageiro perdesse o bilhete, não poderia viajar, porque este seria o único meio de prova de celebração do contrato. O art. 3º, nº 2, da Convenção de Varsóvia estabelece que “a ausência, irregularidade ou perda do bilhete não afecta a existência ou validade do contrato”. A este respeito Azevedo (2018, p. 8)²³ refere, inclusivamente, que “apesar de a sua emissão constituir uma incumbência do transportador. Certamente que o bilhete constitui um importante meio de prova da existência do contrato, mas não o único”.

²² “Os bilhetes eletrónicos revolucionaram a indústria do transporte aéreo comercial traduzindo-se em inúmeras vantagens tais como: a impossibilidade de deterioração, esquecimento, roubo ou perda do bilhete físico; a poupança de custos de impressão e envio dos bilhetes; comodidade por dispor de bilhete imediatamente após a compra, não existindo a necessidade de deslocar às agências de viagem ou balcões das transportadoras aéreas para levantar os bilhetes; possibilidade de gerir os voos com menor antecedência; e a exigência mínima de apresentar apenas um documento de identificação para efeitos de embarque, seja o bilhete de identificação nacional ou o passaporte.” (Sousa, 2013, p.37)

²³ Na mesma linha Baganha (1997, p. 827) escreve: “trata-se, a nosso ver, de um contrato eminentemente consensual, no qual a simples manifestação de vontade das partes torna o contrato perfeito. A exigência de um adequado título de transporte (bilhete) não é determinante da existência ou não do contrato como, de forma inequívoca, se conclui da Convenção de Varsóvia”.

Parece-nos claro identificar que este é um “contrato típico e especial por estar previsto e regulado em lei especial, podendo ainda apresentar-se como um contrato de adesão²⁴ quando o transportador tenha optado, no âmbito dos serviços de transporte que presta, condições particulares, cuja redação ou conteúdo não é, normalmente, passível de alteração nos casos concretos” (Almeida, 2010, p. 24).

Outra característica que já foi sucintamente abordada é a onerosidade. Como refere Almeida, o “contrato de transporte aéreo (...) não é necessariamente oneroso, podendo, no entanto, sê-lo, por natureza, nos casos em que a remuneração seja um elemento necessário do contrato, como é o caso do contrato de transporte aéreo comercial que se entende ser sempre oneroso” (Almeida, 2010, p. 22). Conseguimos perceber que esta não é uma característica particularmente distintiva do contrato de transporte aéreo, uma vez que este contrato não é necessariamente oneroso.

Aquando da celebração do contrato de transporte aéreo é gerado um vínculo contratual que cria obrigações mútuas entre as partes celebrantes. Estas obrigações recíprocas demonstram, desde logo, a sua natureza sinalagmática ou bilateral. Neste domínio conseguimos perceber que se observam obrigações principais e acessórias, de ambas as partes, que serão aprofundadas posteriormente.

No que toca à duração do contrato de transporte aéreo, aqui também se vislumbram diferentes posições doutrinárias. Há autores que defendem que se trata de uma “prestação de execução instantânea pois ela executa-se num só momento, cessando a correspondente obrigação com esse singular ato isolado de satisfação do interesse do credor” (Azevedo, 2018, p. 9). E, por outro lado, há autores que defendem que “o contrato de transporte aéreo caracteriza-se, igualmente, por ser um contrato de execução duradoura²⁵, embora de duração efémera” (Almeida, 2010, p. 24). No nosso entendimento, e observando o que

²⁴ Neste sentido, Azevedo (2018, p.9) avança que este contrato “apresenta-se, as mais das vezes, como contrato de adesão, uma vez que as suas cláusulas não podem ser negociadas. Neste âmbito verificamos uma restrição ao princípio da liberdade contratual, uma vez que, ao passageiro não é conferida a possibilidade de negociação do clausulado, cabendo-lhe apenas decidir se contrata ou não – dependendo se aceita ou não de forma absoluta as cláusulas contratuais gerais – e a escolha da contraparte”.

²⁵ Rodrigues (2015, pp. 280 e 281) refere, acerca dos contratos de transporte em geral, que se caracterizam pela execução continuada, uma vez que o transporte se prolonga no tempo. De acordo com este autor, “Os efeitos do contrato de transporte abrangem o período compreendido entre a celebração do negócio até a efetiva entrega da pessoa ou da mercadoria no local de destino. Sua execução, portanto, pressupõe o decurso do tempo necessário para tal desiderato”.

defende Menezes Cordeiro (2010, p. 559), seguimos a linha da doutrina que acredita que uma boa análise se fará casuisticamente. Conforme nos explica o autor, qualquer prestação que seja aparentemente instantânea, na realidade, quando analisada, traduzir-se-á numa série de atos realizados pelo devedor. Menezes Cordeiro considera que em causa não deve estar a quantidade de atos que o devedor irá efetuar, mas sim o/ (os) momento/ (os) em que é satisfeito o interesse do devedor. Assim sendo, conseguimos acompanhar que só assim é possível determinar a natureza da prestação inerente ao contrato.

Acompanhando Baganha (1997, p. 827), é possível identificar como última característica, particularmente no contrato de transporte aéreo de passageiros, a “[sua] natureza pessoal, dado que a determinação da pessoa do passageiro é essencial para a existência do contrato, mas não se confunde com o seu objecto e que por esta razão, é independente da execução do transporte. O passageiro é o titular passivo de um contrato (de passagem) «intuitu personae»”.

2.3. Obrigações do transportador e do passageiro no contrato de transporte aéreo

A tutela dos direitos dos passageiros viajantes deve ocorrer preventivamente. Os esforços devem ser direcionados para que não se observem incumprimentos de obrigações por parte do transportador que possam prejudicar o passageiro. Todavia, sabemos que ocorrem situações excepcionais que impedem o normal cumprimento das obrigações pelo transportador. Tendo em conta a vasta importância e a quantidade de particularidades que estas obrigações apresentam, consideramos necessário desenvolver esta matéria de forma autónoma. Assim sendo, serão estas obrigações, inerentes a ambos os contraentes, que iremos esmiuçar.

Para tal, retomaremos uma das características supramencionadas, a saber, a natureza bilateral²⁶ ou sinalagmática do contrato de transporte aéreo. São, especificamente, estas características que pressupõem obrigações recíprocas. Por outras palavras, da prestação efetuada pelo transportador, espera-se uma contraprestação por parte do passageiro. A este respeito a doutrina acredita tratar-se de um contrato oneroso. Pela deslocação de pessoa, mercadoria ou animal, é devido o pagamento de uma quantia pecuniária efetuada pela contraparte celebrante que pode ser paga pelo próprio passageiro transportado ou um terceiro. Neste caso identificam-se claramente duas prestações, sendo nítida a natureza sinalagmática do contrato²⁷.

Questão diferente se coloca quando o contrato de transporte aéreo é efetuado gratuitamente. Será igualmente classificado como bilateral ou sinalagmático o contrato de transporte aéreo celebrado a título gratuito?

Bem, a este respeito, propugna a doutrina maioritária que o contrato de transporte aéreo é igualmente bilateral ou sinalagmático, ainda que imperfeito^{28,29}. No nosso entendimento seria excessivo optar por caminho diferente até porque, no que tange à contraprestação a efetuar pelo passageiro no caso do contrato de transporte aéreo de pessoas, as obrigações deste não se restringem apenas ao pagamento da viagem. Podemos observar “uma série de obrigações secundárias, e não simplesmente acessórias” (Almeida, 2010, p. 23) para além das principais. Isto é o que nos explica Almeida (2010, pp. 23 e 24), “ainda que se trate de transporte gratuito, são exigíveis ao beneficiário do transporte aéreo, nomeadamente, o dever de observar o horário de partida do voo (...); o dever de exhibir os documentos de viagem e cumprir as formalidades de viagem necessários à efetivação do transporte; dever de observar a disciplina a bordo acatando as ordens do comandante da aeronave; o dever de observar as normas de segurança (safety) (...), etc.. Parte destes

²⁶ Quanto a esta matéria, Rodrigues (2015, p. 279) escreve “o contrato de transporte é um contrato bilateral, no qual o transportador obriga-se a receber a pessoa ou coisa e deslocá-la até o local de destino, de forma incólume. A parte contrária tem o encargo de efetuar o pagamento da passagem (pessoa) ou frete (mercadorias)”.

²⁷ A este respeito Almeida (2010, p. 23) refere “entende-se que a questão do sinalagma não se levantará quando o contrato de transporte aéreo seja oneroso”.

²⁸ Neste sentido, temos Almeida (2010, p. 23) e Menezes Cordeiro (2010, p.199)

²⁹ Morais (2017, p. 491) concorda igualmente, a respeito do contrato de transporte aéreo, que se observa uma natureza sinalagmática “(mesmo quando celebrado a título gratuito), embora de forma imperfeita (porque assistem ao passageiro diversos deveres que são obrigações secundárias, embora não acessórias, como o dever de observar o horário de partida do voo previsto no bilhete)”.

deveres são mesmo estabelecido por lei como sucede com os deveres de obter e ostentar a documentação de saída e de entrada, licenças e vacinas sanitárias, e vistos, e o dever de observar a disciplina a bordo ou as normas de segurança impostas no transporte aéreo”.

Por tudo o anteriormente exposto, conseguimos perceber que são muitas as obrigações que impendem sobre o passageiro viajante. Apesar de a apresentação do título do transporte, em suporte físico ou digital, ser qualificado como obrigação principal para se efetuar o embarque, compreendemos, através do exposto pela doutrina, que não é elemento unicamente necessário para se concretizar a viagem. Como foi sumariamente referido, o passageiro viajante deverá também cumprir as regras estabelecidas pelo transportador e fazer-se acompanhar da documentação pessoal que será determinada não só pela companhia aérea a que se recorre como também por normas e regulamentos legais que irão nortear o passageiro viajante neste sentido.

Por último e sob a alçada do transportador, estão também inerentes obrigações que vão além da deslocação do passageiro de um local para o outro. Incumbe-nos assim identificar algumas delas. Desde logo, podemos começar por referir que ao transportador cabe igualmente efetuar a deslocação da bagagem, quando assim tenha sido convencionado. Cumpre-lhe ainda a emissão e disponibilização, para consulta ou impressão, do título de transporte (bilhete), assegurar a disponibilidade de um assento e de equipamentos de segurança como coletes de salvação e máscaras de oxigénio³⁰. E porque sabemos que situações atípicas acontecem importa ainda ressaltar, conforme iremos desenvolver mais adiante, que, no caso de incumprimento ou cumprimento defeituoso do contrato, é também obrigação do transportador indemnizar ou reembolsar, atendendo à situação em concreto, o passageiro viajante.

³⁰ Na mesma linha temos, por exemplo, Baganha (1997, pp. 829 e ss) e Alves (2019, pp. 479 e ss).

Cap. II – Das fontes de Direito Internacional

Vivemos num mundo globalizado. Observamos cada vez mais uma expansão económica, política e cultural a nível mundial. Com esta globalização, e interconexão entre países, é cada vez mais simples, e também mais frequente, a celebração de contratos de transporte aéreo internacional, tanto de passageiros, como de mercadorias. Por tudo isto, foi necessário criar um sistema normativo autónomo, adaptável a esta realidade, para regular, tutelar e proteger a relação jurídico-contratual para o transporte de bens e passageiros.

Conforme nos informa Almeida (2010, pp. 43 e 44), “a regulamentação normativa da relação jurídico-contratual em que se consubstancia a prestação de serviço de transporte aéreo tem sede em diversas fontes de direito, cuja identificação (...) aponta quer para normas emergentes da atividade de produção legislativa interna e própria de cada Estado integrante da comunidade internacional, quer para normas emergentes do exercício, no plano internacional, do *jus tractuum*, quer ainda para normas emergentes da atividade de criação normativa subjacente e própria de certas organizações internacionais, em especial de natureza supraestadual e regional (v.g. União Europeia). Noutros casos aparecem também normas de adesão contratual privada”.

Considerando o conjunto alargado de fontes normativas, iremos centralizar a nossa abordagem apenas em algumas delas. Assim, trataremos de analisar as fontes de Direito Internacional que julgamos melhor se coadunarem com a temática alvo do nosso estudo, em especial, pelo facto de, em Portugal, se realizarem maioritariamente contratos internacionais de transporte aéreo de passageiros.

1. Evolução do Sistema de Varsóvia

1.1. Convenção de Varsóvia de 1929

A 12 de outubro de 1929 foi assinada em Varsóvia a Convenção para a Unificação de Certas Regra Relativas ao Transporte Aéreo Internacional ou, como é comumente designada, Convenção de Varsóvia. Conforme estabelece o art. 37.º do referido diploma, esta Convenção aplica-se a todos os Estados que a tenham ratificado. No que tange ao nosso caso em concreto, só em 18 de junho de 1947 Portugal fica vinculado a esta Convenção. A 13 de fevereiro de 1933 a Convenção de Varsóvia entra em vigor em Portugal, pela ratificação através do DL nº 26706, de 20 de junho de 1936, tendo o depósito da mesma sido efetuado, por instrumento de adesão, a 20 de março de 1947.

Conforme nos explica Pedreira (1953, p. 95), esta Convenção foi produto de quatro longos anos de estudo, sendo classificada como a primeira lei internacional de direito privado aéreo.

Com o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, surgiu a necessidade de implementar um conjunto de regras, através do estabelecimento de regulamentação específica, por forma a disciplinar e regulamentar a responsabilidade do transportador aéreo. No entendimento de Rodrigues (2001, p. 28), a Convenção de Varsóvia teve como propósito a definição de regras relativas aos títulos e condições de transporte, à responsabilidade do transportador e a competência jurisdicional. Estas regras seriam afetas a problemas jurídicos que surgissem na relação contratual entre passageiro e transportador no transporte aéreo internacional.

Almeida (2010, p. 48) acredita que o aparecimento desta Convenção se justifica essencialmente por dois motivos, a saber: “(i) a necessidade de criar ordem e uniformidade em matéria de definição e caracterização dos direitos e deveres dos sujeitos contratuais da relação jurídica de transporte aéreo internacional; (ii) a necessidade de proteger e permitir a consolidação duma indústria de serviços nascente, envolvendo

investimentos iniciais consideráveis, e cuja importância, no plano económico-estratégico dos Estados e do seu desenvolvimento, era reputada de crucial”.

Ao longo da análise de toda a Convenção percebemos que se apresenta dividida em cinco capítulos. O primeiro capítulo trata a temática do objeto e definições, o segundo capítulo aborda os títulos de transporte, o terceiro capítulo refere toda as questões relacionadas com a responsabilidade do transportador, o quarto capítulo cuida as disposições relativas aos transportes combinados e, por último, o capítulo quinto que remata a Convenção com disposições gerais e finais.

De salientar o disposto no art. 1.º, n.º 1, da Convenção de Varsóvia que nos explica o seu objetivo, estatuidando que “A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronaves por uma empresa de transportes aéreos”.

Cabe-nos ainda uma pequena referência ao capítulo terceiro, que trabalha todas as questões da responsabilidade do transportador, matéria de grande importância, uma vez que o nosso trabalho trata a tutela do passageiro aéreo. Suportando-nos no que escreve Almeida (2010, pp. 51 e 52), “a Convenção qualifica o regime da responsabilidade de *imperatividade mínima* que, por isso, não admite derrogações no sentido de exonerar o transportador da sua responsabilidade ou de vir estabelecer limites inferiores aos fixados na Convenção, sendo nula toda e qualquer cláusula que assim disponha”. Assim, consagra o art. 23º do referido diploma que “toda a cláusula tendente a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou a estabelecer um limite inferior ao que está fixado na presente Convenção é nula e de nenhum efeito, mas a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da presente Convenção”.

1.2. Protocolo de Haia de 1955

O Protocolo de Haia surge da necessidade de se efetuarem modificações ao conteúdo inicialmente plasmado na Convenção de Varsóvia. Com o desenvolvimento e recurso

cada vez mais proeminente ao transporte aéreo internacional, especialmente após a II Guerra Mundial, tornou-se necessário a atualização e incrementação de normas ajustadas à realidade da altura.

Este protocolo foi assinado a 28 de setembro de 1955 na IV Conferência Internacional de Direito Privado. A vinculação de Portugal ocorre a 15 de dezembro de 1963, com a respetiva ratificação a 16 de setembro de 1963.

Não obstante ser passível de observação um conjunto alargado de modificações efetuadas pelo Protocolo de Haia à Convenção de Varsóvia, é de grande relevância destacar aquelas que nos parecem ser mais ajustadas ao tratamento do tema do nosso trabalho. Podemos iniciar desde logo com a reforma efetuada no art. 22º da Convenção pelo artigo XI do Protocolo, que se prende com a alteração das regras e limites da responsabilidade do transportador. O art. 25º da Convenção é também alterado pelo artigo XIII do Protocolo. É concedida a caracterização e apreciação da motivação subjetiva do transportador para efeitos de quebra dos limites da responsabilidade que sobre ele possa impender. Foi também introduzido na Convenção, pelo artigo XIV do Protocolo, o art. 25º- A que prevê a extensão do regime de limitação da responsabilidade aos agentes do transportador. Como último exemplo podemos ainda destacar o art. 26º, nº 2, da Convenção, alterado pelo artigo XV do Protocolo, que estabelece o alargamento dos prazos para a apresentação de reclamação com fundamento em danos e/ou atrasos que se verifiquem na bagagem ou na carga (Almeida, 2010, p. 54).

1.3. Convenção de Guadalajara de 1961

A 1 de maio de 1964 entrou em vigor a Convenção de Guadalajara ou, como também é designada, Convenção Suplementar/Complementar à Convenção de Varsóvia para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efetuado por Pessoa Diversa do Transportador Contratual, tendo sido assinada a 18 de setembro de 1961.

Como o próprio nome indica, este diploma trata-se de uma Convenção Complementar à Convenção de Varsóvia porque a sua materialização teve essencialmente origem na necessidade de se estabelecer um conjunto de normas que regulassem as situações em que o transporte fosse efetuado por entidade não interveniente no contrato de transporte, ou seja, pelo transportador de facto.

Posto isto, numa primeira instância, importa compreender o que se entende por transportador contratual e por transportador de facto. Neste domínio, a Convenção de Guadalajara vem definir, de forma bem delimitada, estes conceitos, estabelecendo que o transportador contratado é aquele que formaliza/realiza com a contraparte o contrato de transporte aéreo e o transportador de facto é aquele que executa, efetivamente, o transporte. Assim, percebemos que importa a sua destrição porque são figuras distintas e nem sempre coincidentes. Deste modo, podemos salientar que a Convenção de Guadalajara vem estabelecer que o transportador de facto fica sujeito ao regime da Convenção de Varsóvia, em especial, aos limites de responsabilidade, decide-se pela extensão do regime de responsabilidade limitada aos agentes do transportador de facto e, ainda, é estendida a legitimidade processual passiva do transportador de facto (Almeida, 2010, p. 56).

Como frisa Almeida (2010, p. 58), Portugal decidiu não ratificar esta Convenção, pelo que não se encontra vinculado à mesma. Porém, nada obsta a que a mesma seja aplicada a relações contratuais celebradas entre transportadores aéreos envolvendo transportadores sediados em Portugal.

1.4. Protocolo de Guatemala de 1971

Dez anos após a Convenção de Guadalajara é assinado o Protocolo de Guatemala. Este protocolo surge com o propósito de introduzir, uma vez mais, novas modificações à Convenção de Varsóvia. Conforme nos elucida Alves (2019, p. 472), “os Estados Unidos da América ameaçavam denunciar a Convenção de Varsóvia por considerarem o Protocolo de Haia insuficiente [assim], viria a ser formalizado o Protocolo de 1971, que, no essencial, aumentava o teto indemnizatório em caso de acidentes pessoais. Todavia,

apesar de alinhado com a tendência generalizada de aumento dos tetos indenizatórios, este Protocolo não seria ratificado pelos Estados Unidos da América”.

Este diploma foi assinado a 8 de março de 1971 e, para além de alterar as regras e limites indenizatórios em matéria de responsabilidade civil do transportador aéreo, vem também consagrar nomeadamente, a admissibilidade do título de transporte coletivo de pessoas e bagagens, deixando o respetivo título de ter funções informativas e constitutivas. São alterados os termos em que se consubstancia o princípio da exclusividade. Com a entrada em vigor do Protocolo de Guatemala de 1971, este princípio apenas se aplicaria, sem desvios e de forma absoluta, nas situações de responsabilidade que tenham³¹ sido fundadas em dano resultante de destruição, perda ou avaria de mercadorias, e também em situações de atraso de entrega das mesmas. Como último exemplo, podemos ainda referir uma nova modificação que diz respeito a uma disposição interpretativa que prevê que a aplicação da Convenção de Varsóvia alterada não tem como objetivo prejudicar a determinação e o exercício do direito de regresso contra terceiros por parte da pessoa considerada responsável por efeito da aplicação da Convenção de Varsóvia (Almeida, 2010, pp. 60 a 65).

1.5. Protocolos de Montreal de 1975

A 25 de setembro de 1975 foram aprovados quatro protocolos na sequência da Conferência Internacional de Direito Aéreo Privado realizada em Montreal. Estes protocolos passaram então a ser intitulados como Quatro Protocolos Adicionais de Montreal ou, de uma forma mais simplista, apenas por Protocolos de Montreal de 1975.

Também Portugal assinou os referidos diplomas na data da sua aprovação³² (25 de setembro de 1975). Todavia, a sua ratificação só foi efetuada no ano 1982. De referir que o Protocolo nº3 nunca chegou a entrar em vigor, uma vez que implicava a aceitação do Protocolo de Guatemala.

³¹ Cfr. art. 30º- A da Convenção de Varsóvia, modificada pelo Protocolo de Guatemala de 1971.

³² Aprovação dos referidos Protocolos pelo DL nº 96/81, de 24 de julho.

A celebração destes quatro Protocolos assentou em duas temáticas distintas. Conforme nos informa Alves (2019, p. 472), “os três primeiros diziam respeito à conversão da unidade de conta do Franco Poincaré em Direitos de Saque Especial do Fundo Monetário Internacional, ao passo que o quarto protocolo dizia respeito à alteração do regime de responsabilidade do transportador de mercadorias, instituindo um regime próximo da responsabilidade objetiva na eventualidade de serem destruídas, perdidas ou avariadas mercadorias”.

1.6. Convenção de Montreal de 1999

Como nos foi possível verificar, a Convenção de Varsóvia foi sendo aperfeiçoada ao longo dos anos, através de um conjunto de diplomas que visavam ajustá-la, melhorá-la e modificá-la. A celebração de todas estas convenções e protocolos desde a aprovação da Convenção de Varsóvia é perceptível tendo em consideração a normal evolução dos tempos que vão tentando privilegiar, cada vez mais, os direitos dos passageiros no transporte aéreo internacional.

Foi-se constatando uma tendência para a fragmentação do chamado Sistema de Varsóvia³³ e, por esse motivo, julgou-se necessário elaborar uma Convenção atualizada face à evolução da atividade aérea. A este respeito, Alves (2019, p. 474) especifica que “a adoção da Convenção de Montreal (...) [teve como objetivo] evitar a fragmentação do regime do transporte aéreo internacional e, simultaneamente, modernizar o sistema vigente, o que é visível pela circunstância de este diploma ter adotado algumas soluções plasmadas em diplomas como o Protocolo de Guatemala de 1971 e, bem assim, em alguns dos Protocolos adicionais de Montreal”.

³³ Conforme nos explica o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, processo nº 5808/09.9TVLSB.L1. S1, relator Gregório Silva Jesus, datado de 20-05-2014, “Designa-se por “Sistema de Varsóvia” o conjunto global do regime jurídico do transporte aéreo comercial internacional que tem por base aquela Convenção, a qual foi sendo parcialmente revista ao longo dos anos por diversos acordos internacionais, alguns dos quais nunca chegaram a entrar em vigor por falta de número suficiente de ratificações.”. No mesmo sentido informa-nos Trigo (2003, p. 819) que se trata de um “conjunto global do regime jurídico do transporte aéreo comercial internacional que tem por base aquela Convenção, a qual foi sendo parcialmente revista ao longo dos anos por diversos acordos internacionais”.

A Convenção de Montreal³⁴ de 1999 ou, como é formalmente intitulada, Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional surge, por consequência, a 28 de maio de 1999 realizada em Montreal no âmbito da Organização Internacional da Aviação Civil da ONU. Este diploma entra em vigor a 04 de novembro de novembro de 2003, passando assim a vigorar internacionalmente e a aplicar-se aos seus países subscritores³⁵, os apelidados Estados Partes (Morsello, 2016, p. 1174).

Admite-se, portanto, que a Convenção de Montreal seja uma alternativa ao Sistema de Varsóvia, até porque, conforme nos explica Almeida (2010, pp. 78 e 79), embora a entrada em vigor desta Convenção não possa substituir ou revogar automaticamente a própria Convenção de Varsóvia e todos os diplomas conexos do plano da regulamentação internacional, nomeadamente, quanto à sua aplicação entre Estados que não tenham celebrado o texto de Montreal de 1999, quando se vislumbre, em função dos Estados envolvidos, o concurso entre o texto do Sistema de Varsóvia e o texto modernizado e consolidado instituído em Montreal em 1999, deverá aplicar-se este último. Isto é o que determina a regra de preferência normativa, consagrada no art. 55º da própria Convenção de Montreal.

Tecidas referidas ponderações iniciais, cabe-nos esclarecer o âmbito de aplicação da Convenção de Montreal de 1999. Ora, no que toca ao seu âmbito material, atenderemos ao art. 1º, nº 1, que explica que “a presente Convenção aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso, (...) [aplicando-se] igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transportes aéreos”. Já no que diz respeito ao seu âmbito de aplicação espacial, há que observar o disposto no art. 1º, nº 2, que acaba por referenciar dois casos distintos de operações de transporte internacional. No primeiro caso, “quando segundo as estipulações das partes o ponto de partida e o ponto de destino se situem no território de dois Estados Contratantes [e, no segundo caso,] quando segundo as estipulações das partes o ponto de partida e o ponto de destino se situem num único

³⁴ Como refere Alves, (2019, p. 474) “Tal como a CV, a CM reporta-se apenas à unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, i.e., não esgota a totalidade dos direitos emergentes do contrato de transporte aéreo, limitando-se a uniformizar um conjunto de situações carecendo de homogeneização”

³⁵ Portugal assinou a Convenção de Montreal na mesma data (28 de maio de 1999), tendo o Governo português deliberado a sua aprovação ao abrigo do Decreto nº 39º/2002, de 27 de novembro. (Almeida, 2010, p. 78).

Estado Contratante, caso tenha sido acordada uma escala no território de outro Estado, mesmo que não seja parte da Convenção. Para o efeito é irrelevante que se verifique uma interrupção do transporte ou um transbordo” (Pinheiro, 2012, p. 251).

À luz de tudo o anteriormente mencionado cumpre-nos, por último, evidenciar alguns aspetos novos que se preceituaram na Convenção de Montreal de 1999, quando comparados com o Sistema de Varsóvia. Suportar-nos-emos, uma vez mais, em Almeida (2010, pp. 79 e ss.) para elencar alguns exemplos. Podemos iniciar com a instituição de um regime de responsabilidade no transporte aéreo de pessoas com fundamento em danos causados, tanto em caso de morte, como no caso lesão da integridade física do passageiro. Na prática, a responsabilidade vai ter na sua base dois níveis. O primeiro nível relaciona-se com o regime de responsabilidade objetiva do transportador limitada a 100.000 DSE. No caso do segundo nível, o regime relaciona-se com a responsabilidade ilimitada com fundamento em culpa presumida do transportador, sendo o valor superior ao do primeiro regime sempre que o dano seja decorrente de acidente no transporte aéreo de pessoas e resulte em morte ou lesão da integridade física do passageiro³⁶.

Outra questão para que nos alerta o autor é a não ressarcibilidade dos danos não patrimoniais quando se tenha verificado mero perigo de dano³⁷.

A Convenção de Montreal de 1999 veio implementar, expressamente, uma outra medida que se prende com a exclusão de pagamento de indemnizações que tivessem por base disposições não constantes na Convenção. Assim, nos termos do art. 29º, *in fine*, estabelece-se mesmo que “em tais ações, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias”.

Ademais, podemos ainda ilustrar esta matéria com outras novidades que se fixaram na Convenção de Montreal como a desconsideração da *função informativa*. Esta formalidade era obrigatoriamente associada aos títulos de transporte de pessoas, bagagens e mercadorias, tendo sido introduzida pela Convenção de Varsóvia de 1929. Agora, com as novas medidas implementadas pela Convenção de Montreal, esta função passa a ser

³⁶ Cfr. arts. 17º, nº 1, e 21º da Convenção de Montreal.

³⁷ Cfr. art. 17º, nº 1, da Convenção de Montreal.

independente da emissão e entrega desses títulos, sendo que a sua inobservância passa a não afetar a existência ou a validade do contrato de transporte, nem o mesmo deixará de estar sujeito às regras da Convenção, incluindo as que se referem ao limite da responsabilidade – desconsideração da *função constitutiva* (arts. 3º, n^{os} 4 e 5; 4º; 5º e 9º da Convenção de Montreal).

Observa-se a introdução de uma cláusula que visa estabelecer a obrigatoriedade de uma revisão quinquenal quanto aos limites indenizatórios previstos nos arts. 21º a 23º. E determina-se expressamente a ideia fundamental de que a Convenção não terá o propósito de prejudicar ou impedir o exercício do direito de regresso, em relação a terceiros responsáveis (art. 37º da Convenção de Montreal).

É derogado o princípio da exclusividade (art. 29º da Convenção de Montreal). Institui-se a possibilidade de o transportador definir unilateralmente os limites de responsabilidade, podendo aumentá-los ou excluí-los (art. 25º da Convenção de Montreal). É atribuída à transportadora liberdade contratual para recusar a celebração de qualquer contrato, renunciar às defesas que se definem na Convenção ou estipular condições diferentes contanto que não contrariem as disposições do referido diploma (art. 27º).

Finalmente, podemos ainda ilustrar esta matéria com a indicação de que foi introduzida uma previsão normativa relativa ao pagamento pelo transportador de adiantamentos, quando exigido pela legislação nacional dos Estados contratantes, na circunstância de ocorrer um acidente de que resulte a morte ou lesão corporal do passageiro. Estes adiantamentos não constituem reconhecimento da responsabilidade do transportador e podem ser deduzidos de qualquer quantia a pagar ulteriormente por estes³⁸. E ainda da necessidade impreterível de os Estados celebrantes desta convenção exigirem das suas empresas de transporte aéreo a contratação obrigatória de seguro de responsabilidade civil, nos termos que ela própria determina³⁹.

³⁸ Cfr. art. 28º da Convenção de Montreal.

³⁹ Arts. 39º a 48º da Convenção de Montreal.

2. Normas no âmbito do Direito da União Europeia

2.1. Diretiva CEE nº 90/314

Tratando nós a temática da tutela do passageiro viajante, urge perceber a necessidade de elaboração e implementação da Diretiva CEE nº 90/314. Esta que foi adotada a 13 de junho de 1990, tendo sido publicada a 23 de junho de 1990.

O turismo está em crescendo. Assume, cada vez mais, um papel de grande relevância que contribui, de forma massiva, para o desenvolvimento económico dos Estados-membros.

A consciência deste facto fez despoletar novos negócios nomeadamente, no setor das viagens organizadas. Assim, percebeu-se que uma forma de incentivar estas viagens, para um maior crescimento e produtividade deste setor, seria através da criação e adoção de um conjunto de regras mínimas comuns que protegessem o passageiro e diminuíssem as disparidades que até ao momento se observavam entre os Estados-membros. Eis que surge a primeira norma de direito comunitário no domínio das viagens organizadas.

O objetivo deste instrumento normativo é-nos apresentado no seu art. 1º, tendo como principal função “aproximar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros relativas às viagens organizadas, às férias organizadas e aos circuitos organizados, vendidos ou propostos para venda no território da Comunidade”.

Consequentemente, estabelece o art. 2º, nº1, que a viagem organizada⁴⁰ consiste na “combinação prévia de pelo menos dois dos elementos seguintes, quando seja vendida ou proposta para venda a um preço com tudo incluído e quando essa prestação exceda vinte e quatro horas ou inclua uma dormida: a) Transporte; b) Alojamento; c) Outros serviços

⁴⁰ Para mais informação a este respeito consultar Alves (2019, pp. 568 e ss)

turísticos não subsidiários do transporte ou do alojamento que representem uma parte significativa da viagem organizada”.

É ainda importante dar nota que a referida Diretiva define no seu art. 9º ⁴¹ a obrigatoriedade de dar cumprimento às disposições que se definem no referido diploma pelos Estados-membros da Comunidade Europeia, estabelecendo como data-limite 31 de dezembro de 1992 com a necessidade de comunicação imediata à Comissão.⁴²

No que ao nosso ordenamento jurídico diz respeito observou-se a transposição desta diretiva com alguma dilação através da publicação do DL nº 189/93, de 27 de maio, que foi sucessivamente revogado por um conjunto de diplomas. Nos dias de hoje vigora o DL nº 17/2018, de 8 de março⁴³, que, conforme nos informa o seu art. 1º, nº1, é responsável por estabelecer o regime de acesso e exercício da atividade das agências de viagens e turismo⁴⁴.

2.2. Regulamento (CE) nº 2027/97

Um outro instrumento normativo internacional a que Portugal se encontra vinculado é o Regulamento (CE) nº 2027/97 de 9 de outubro de 1997, “alterado pelo Regulamento (CE) nº 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13.05, publicado a 30.05.2002” (Almeida, 2010, p. 138).

⁴¹ O preceito apresenta a seguinte redação: “Os Estados-membros porão em vigor as medidas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, o mais tardar em 31 de dezembro de 1992. Desse facto informarão imediatamente a Comissão”.

⁴² A este respeito veja-se Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 8 de outubro de 1996, nos processos apensos C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 e C-190/94: “A inexistência de qualquer medida de transposição de uma diretiva para a consecução do resultado nela prescrito no prazo para o efeito estabelecido constitui, por si só, uma violação caracterizada do direito comunitário, a qual, em consequência, cria, em favor dos particulares lesados, um direito a reparação se o resultado prescrito na diretiva implicar a atribuição, em benefício dos particulares, de direitos cujo conteúdo possa ser identificado e se existir um nexo de causalidade entre a violação da obrigação que incumbe ao Estado e o prejuízo sofrido”.

⁴³ Este diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva (UE) 2015/2302, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015.

⁴⁴ Para mais desenvolvimentos a respeito desta matéria, consultar Almeida (2010, pp. 135 a 137).

É o art. 1º do mencionado diploma responsável pela definição do seu objetivo primordial. Analisando este artigo apreendemos que o seu desígnio se prende com a fixação das obrigações das transportadoras aéreas comunitárias quando em causa estejam matérias de responsabilidade em relação aos passageiros em caso de acidente, por danos sofridos em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal, se o acidente causador desses danos tiver ocorrido a bordo de uma aeronave ou durante qualquer operação de embarque ou desembarque. Ademais, clarifica alguns requisitos relativos aos seguros das transportadoras aéreas comunitárias e estabelece alguns requisitos relativos às informações a prestar pelas transportadoras aéreas estabelecidas fora da Comunidade que operam para, a partir ou dentro dela.

De forma sumária o Regulamento n.º 2027/97 modificado pelo Regulamento n.º 889/2002 “determina a aplicação das disposições da Convenção de Montreal, bem como de certas disposições complementares, a todos os transportes aéreos de passageiros e da sua bagagem realizados por transportadoras aéreas comunitárias (art. 3º, n.º1), incluindo o transporte aéreo dentro de um Estado-membro (art. 1º)” (Pinheiro, 2012, p.254)

2.3. Regulamento (CE) n.º 261/2004

O Regulamento (CE) n.º 261/2004 vem revogar o Regulamento (CE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro que estatuiu medidas de regulamentação relativa à questão do *overbooking*. A temática do *overbooking* será desenvolvida com maior detalhe posteriormente. Não obstante, podemos adiantar que se trata “da situação criada por força da venda de um número de bilhetes para um determinado voo, superior ao número de lugares correspondente à capacidade da aeronave, efetuada pelo transportador ou pelos seus Agentes autorizados e cujo conhecimento por parte dos potenciais passageiros apenas ocorre no momento do exercício do direito de embarque” (Baganha, 1997, p. 832).

Este é um diploma importante de ressaltar, pois vem instituir novas medidas. Os seus alicerces assentam na definição dos direitos dos passageiros através do estabelecimento de “regras comuns para indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos

voos” (Comunicado da Comissão, 2016, p. 1). Para além destas matérias, o Regulamento (CE) nº 261/2004 aplicar-se-á também, nos termos do art. 10º, às situações de aceitação do passageiro numa classe inferior à contratada.

O seu principal objetivo é a proteção dos direitos dos passageiros que partam de um aeroporto localizado no território de um Estado-membro, aplicando-se um regime comum a todos estes estados, quanto a indemnizações e assistência dos passageiros em caso de recusa de embarque, de cancelamento ou de atraso considerável dos voos (arts. 1º e 3º do presente diploma). Ou seja, este regulamento funciona como um instrumento que vai responsabilizar civilmente o transportador nas situações referidas, o que anteriormente não acontecia por estarem excluídas dos diplomas em vigor.

Por forma a clarificar as nomenclaturas inerentes a este tipo de contratos, o referido regulamento contempla, no seu art. 2º, o conjunto de definições que devemos conhecer e compreender uma vez que dele são parte integrante.

2.4. Regulamento (CE) nº 1107/2006

A eclosão do Regulamento (CE) nº 1107/ 2006, de 5 de julho, do Parlamento e do Conselho demonstra-se crucial, visando estabelecer, conforme nos indica o seu art. 1º, nº1, “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”.

No corpo do texto do art. 2º do Regulamento, faz-se questão de apresentar um conjunto de definições necessárias à interpretação deste instrumento normativo. Podemos dar especial enfoque à sua al. a) que esclarece o que se entende por pessoa com deficiência e/ou mobilidade reduzida: “qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade quando utiliza um meio de transporte devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou idade, e cuja situação exija uma atenção

adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas”.

É um diploma comunitário de suprema relevância que evidencia claramente a preocupação, a evolução e a sensibilidade na garantia da igualdade de oportunidades e respeito pelo princípio da não discriminação em relação a todas as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, permitindo-lhes uma maior qualidade no acesso e circulação quando recorram ao transporte aéreo.

A aplicabilidade das normas estabelecidas no referido regulamento não se manifestará apenas no avião. A intenção é a de proporcionar autonomia a todos os cidadãos, de forma igualitária, em todos os serviços aéreos comerciais que exerçam a sua atividade em um aeroporto sito num Estado-membro da União Europeia a que se aplique o Tratado (art. 1º, nº2).

3. Acordos privados celebrados entre companhias aéreas

3.1. Acordo de Montreal de 1966

Entrando agora na vertente privada das fontes de direito internacional, chegamos ao acordo de Montreal, datado de 04 de maio de 1966. Este que é um instrumento normativo intitulado oficialmente de *Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol* e que não foi elaborado com base nas normas do ICAO⁴⁵.

Este diploma foi imposto pelos Estados Unidos da América “às companhias aéreas que operassem de, para ou com escala em território norte-americano, ficando a sua aplicabilidade circunscrita apenas a essas rotas” (Almeida, 2010, p.90).

A sua origem alicerçou-se na denúncia da Convenção de Varsóvia pelos Estados Unidos formalmente declarada a 15 de novembro de 1965. Apesar de nunca ter produzido efeitos, conseguiram demonstrar o seu profundo descontentamento face à insustentabilidade resultante da degradação dos montantes dos limites de responsabilidade do transportador aéreo nas situações específicas de reparação do dano, morte ou lesão da integridade física do passageiro, conservando-se a subscrição dos Estados Unidos da América na Convenção de Varsóvia (Almeida, 2010, p. 91).

A conservação dos Estados Unidos enquanto membros subscritores da Convenção de Varsóvia exigiu, em fevereiro de 1966, a reunião em Montreal de 51 delegados de Estado a fim de reajustar os limites financeiros da responsabilidade civil do transportador aéreo

⁴⁵ ICAO é a abreviatura para International Civil Aviation Organization ou, como é denominado em Portugal, Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Esta que é uma “organização especializada das Nações Unidas em matéria de aviação civil, criada pela Convenção de Chicago, com sede em Montreal, Canadá, tendo como objetivo principal desenvolver o transporte aéreo internacional de forma segura, ordenada e sã, de um ponto de vista económico” (Glossário da Aviação Civil, p. 127).

face ao, até aí preceituado em Varsóvia (1929) e na Haia (1955) (Almeida, 2010, pp. 91 e 92).

3.2. Acordos de Malta de 1976 e 1987

Os acordos de Malta sucedem o acordo de Montreal de 1966 integrando igualmente a natureza privada das fontes de Direito Internacional.

O acordo de Malta de 1976 ou *The 1976 Malta Agreement* foi assinado a 1 de julho desse ano. A sua finalidade sustem-se na regulação e revisão dos limites da responsabilidade civil do transportador aéreo no transporte de pessoas nas situações específicas de dano, morte ou lesão corporal provocadas a passageiros durante um acidente aéreo de viação. De notar que, numa grande parte, era o que já se estabelecia no Acordo de Montreal de 1966.

Em suma o acordo de Malta de 1976 foi motivado por alguns Estados Europeus que entenderam ser urgente a sua reunião para rever os limites da responsabilidade civil do transportador aéreo nas situações acima elencadas. Deste modo estabeleceu-se que o melhor caminho seria cada Estado começar por si mesmo, incitando as suas próprias companhias aéreas a definirem limites indemnizatórios superiores aos que, até aquele momento, tinham sido determinados na Convenção de Varsóvia de 1929, modificada pelo protocolo de Haia de 1955 (Almeida, 2010, pp. 93 e 94).

Em 1987, mais concretamente, a 1 de abril, é assinado o segundo acordo de Malta. Este acordo nada mais foi que a formalização da intenção de aumentar os limites da responsabilidade civil, pelas companhias aéreas europeias, nas situações específicas de dano, morte ou lesão corporal a passageiros resultante de acidente aéreo de viação em até 100.000 DSE⁴⁶. A assinatura deste acordo foi justificada com base em razões semelhantes

⁴⁶ Segundo o Banco de Portugal (<https://bpstat.bportugal.pt/serie/12533639>), 1 unidade de Direito de saque especial corresponde a 1,23600€. Isto significa que 100.000 DSE correspondem a 123.600€.

às que já tinham estado na base dos acordos de Montreal de 1966 e de Malta de 1976 (Almeida, 2010, p. 95).

3.3. Acordos de IATA: IIA e MIA (1995 e 1996)

A IATA, convencionalmente denominada por *International Air Transport Association* é uma associação de transporte aéreo internacional que representa cerca de 290 companhias aéreas, correspondendo a 83% do total do tráfego aéreo, dando-lhes suporte em várias questões relacionadas com a atividade aérea comercial⁴⁷.

No que tange ao IIA ou IATA *Intercarrier Agreement on Passenger Liability*, vale a pena mencionar que só após duas versões este acordo foi assinado. Foi, portanto, em 31 de outubro de 1995, por unanimidade pela Assembleia Geral Anual da IATA, que se aprovou o IIA em Kuala Lumpur, Capital da Malásia.

A evolução da responsabilidade do transporte aéreo no sentido de compensar os passageiros por danos causados é indiscutível. É patente o progresso de toda a legislação comunitária apresentada neste sentido, sendo possível a sua perceção desde a Convenção de Varsóvia de 1929. Na esfera do acordo de IIA aquilo que se pretendeu tem na sua base “duas questões centrais: uma primeira, dizendo respeito aos danos de morte e lesão corporal, a necessidade de se abandonar o regime de responsabilidade limitada com base no princípio da culpa presumida do transportador sendo instituído um novo sistema de responsabilidade “ilimitada”, através do qual se reserva à lei do domicílio da vítima a competência para o reconhecimento e atribuição do respetivo direito de compensação; uma segunda, onde é reservado o direito de defesa por parte do transportador ao abrigo da cláusula exoneratória prevista no art. 20.º da Convenção de Varsóvia” (Sousa, 2013, p. 15).

⁴⁷ Para mais desenvolvimentos consultar <https://www.iata.org/>.

Já o MIA ou *Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement* foi arquitetado para que fosse assinado pelas companhias aéreas subscritoras do acordo de IIA – IATA, no sentido de que concordariam com a inclusão das medidas por ele impostas nos seus contratos de transporte aéreo. Assim, a 1 de novembro de 1996, o MIA foi declarado efetivo pelo Diretor Geral da IATA.

Através da rúbrica pelas companhias aéreas aos Acordos IIA e MIA, observa-se a desvinculação das mesmas ao “Acordo de Montreal de 1966 aplicável exclusivamente às rotas de, para ou com escala acordada nos EUA. Para efeito, as companhias aéreas aderentes ao IIA e Mia devem proceder ao depósito junto da IATA dum exemplar de cada um daqueles acordos devidamente assinados, e, desse facto, vir, seguidamente, notificar os serviços competentes do *DoT-Department of Transportation* do Governo dos EUA” (Almeida, 2010, p. 98)

Cap. III – A responsabilidade civil do transportador aéreo e a proteção do passageiro viajante

1. A responsabilidade civil do transportador aéreo em situações de incumprimento contratual

Tendo em conta as considerações preliminares discorridas, principalmente no que diz respeito às fontes de Direito Internacional, importa compreender de que forma estas fontes são, na prática, aplicadas às situações de incumprimento contratual por parte do transportado aéreo internacional e de que modo é o passageiro viajante é protegido.

Primeiramente, é necessário esclarecer o que se entende por responsabilidade civil contratual⁴⁸. Esta responsabilidade trata-se, como o próprio nome indica, do incumprimento de obrigações emergentes do contrato, pelo transportador aéreo, que irão prejudicar a contraparte (passageiro viajante). Este incumprimento de obrigações pode consubstanciar não só uma infração, como também a ação ou omissão de determinada conduta⁴⁹.

Se nos apoiarmos na Convenção de Varsóvia e na Convenção de Montreal para entendermos o regime da responsabilidade em vigor, conseguimos, desde logo, notar a

⁴⁸ Dispõe o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, processo nº 274/17.8T8AVR.P1, relatora Eugénia Cunha, datado de 08 de fevereiro de 2021, que a “responsabilidade civil contratual (obrigacional) (...) é a que decorre da falta de cumprimento das obrigações emergentes dos contratos”; “distingue-se da extracontratual ou aquiliana pelo facto de naquela estar em causa a violação de direitos de crédito ou de obrigações em sentido técnico, nelas se incluindo não só os deveres primários de prestação, mas também deveres secundários e esta emergir da violação de deveres de ordem geral e correlativamente de direitos absolutos do lesado”.

⁴⁹ Para mais desenvolvimentos, consultar a este respeito Almeida (2010, pp. 355 e ss).

imperatividade das normas destes diplomas, tendendo a limitar, ao mínimo possível, a autonomia das partes quanto à determinação do regime legal aplicável. Tanto a Convenção de Varsóvia (art. 32º) como a Convenção de Montreal (art. 49º) determinam declarar como nulas as cláusulas contratuais ou acordos celebrados em data anterior à ocorrência do evento danoso que derroguem as regras estabelecidas nas referidas Convenções, quer por determinação da lei aplicável, quer por modificação das regras de competência (Lourenço, 2010, p. 427).

Em contrapartida, informa-nos ainda Lourenço (2010, p.427) que, uma vez ocorridos os danos, poderão as partes regularizar a situação da forma que melhor entenderem. Aquilo que preveem (normas internacionais), mormente o art. 23º da Convenção de Varsóvia e art. 26º da Convenção de Montreal, é a classificação como nulas das estipulações que entre as partes exonerem a transportadora da sua responsabilidade ou excluam a aplicação dos limites indemnizatórios previstos, podendo, no entanto, acordar limites de responsabilidade superiores aos previstos, ou até mesmo determinar a abolição destes limites (art. 33º da Convenção de Varsóvia e arts. 25º e 27º da Convenção de Montreal).

No que concerne à efetiva responsabilização do transportador aéreo, estipula o art. 17º, nº1, da Convenção de Montreal que “a transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque”, a este respeito determina em igual sentido a Convenção de Varsóvia⁵⁰.

Por força do art. 3º, nº 1, do Regulamento CE nº2027/97, alterado pelo Regulamento CE nº 889/2002 “a responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade”.

Importa indicar que, conforme nos explica Almeida (2010, p. 368), “não bastará que se trate de dano causado a quem é parte no contrato do transporte para que a responsabilidade

⁵⁰ Art. 17º da Convenção de Varsóvia: “o transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque”.

em questão se defina como responsabilidade contratual.” Deste modo torna-se necessário identificar os pressupostos legais que irão determinar, ou não, a responsabilidade civil do transportador aéreo.

Em primeira instância, e conforme se percebe, para a aplicação das referidas Convenções Internacionais devemos estar sob a alçada de um contrato de transporte aéreo no qual intervenha uma aeronave internacional. É igualmente necessário que ocorra um acidente, nos termos daquilo que estatui o art. 17º de ambas as Convenções, que desse acidente decorram danos de natureza pessoal⁵¹ e ainda que exista um nexo de causalidade entre o acidente ocorrido e os danos pessoais causados.

Cabe-nos, a respeito dos danos pessoais alvo de ressarcimento, efetuar uma pequena nota. Analisando o art. 17º de ambas as Convenções, verificamos que não se faz alusão aos danos morais que possam decorrer de um acidente no âmbito de um contrato de transporte aéreo internacional. Na Convenção de Varsóvia menciona o art. 17º “morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal”, já o art. 17º, nº1, da Convenção de Montreal refere apenas as situações de “morte ou lesão corporal”. No que diz respeito a esta questão, existe uma posição divergente tanto na doutrina como na jurisprudência.

Conforme nos informa Lourenço (2010, pp. 451 e ss), há quem defenda que se deve efetuar uma interpretação extensiva da norma por forma a incluir também o ressarcimento dos danos morais. Todavia, não julgamos necessária esta interpretação quando, no nosso entendimento, a proteção e a indemnização de danos morais a passageiros lesados no âmbito de um contrato de transporte aéreo internacional nos parece surgir diretamente do texto dos arts. 17º das Convenções de Varsóvia e Montreal. Isto é o defendido igualmente por Nuno Calaim Lourenço.

Nos dias de hoje, a saúde mental está cada vez mais na ordem do dia. Reconhece-se cada vez mais a importância e o impacto que disfunções emocionais e psicológicas têm na saúde do nosso corpo. A título meramente exemplificativo, podemos citar as doenças psicossomáticas. Estas doenças, provocadas por alterações emocionais, causam sintomas físicos que podem levar ao desenvolvimento de gastrites, enxaquecas, inflamação nas

⁵¹ Os danos a que se refere o art. 17º de ambas as Convenções irão agregar não só a morte ou a lesão corporal, como também os danos morais e prejuízos monetários que dos danos físicos decorrem.

articulações, entre outras doenças. Tudo isto para referir que, no nosso entendimento, os danos morais que decorrem de um acidente aéreo estarão sempre incluídos no âmbito da lesão corporal.

A posição de Busti (2006, pp. 76 e ss, como citado em Lourenço, 2010, p. 454), por nós acompanhada, esclarece que “o medo, a ansiedade, o pânico ou o “stress” associado à ocorrência de um sinistro poderão determinar um contexto de distúrbio ou desequilíbrio psicológico que se venha a manifestar fisicamente na pessoa do passageiro. Será, designadamente, a situação de o passageiro sofrer, neste contexto, de um ataque cardíaco, de uma úlcera ou de um colapso cerebral. Não parece suscitar particulares dificuldades o enquadramento destes danos à luz do que se dispõem nos arts. 17º da CV e CM: ainda que indiretos, serão certamente reconduzíveis à categoria de lesão corporal. É, pois, o dano cerebral que determina, simultaneamente, a lesão física e psíquica do passageiro”.

2. A tutela dos direitos dos passageiros aéreos nas situações de incumprimento contratual por parte do transportador aéreo

2.1. Recusa de embarque

2.1.1. Recusa de embarque em geral

Se resgatarmos o já mencionado a respeito do Regulamento (CE) nº 261/214 do Parlamento Europeu e de Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, podemos, numa primeira instância, começar por tratar a temática da recusa de embarque.

Esmiuçando o art. 2º, al. j), do referido diploma, conseguimos depreender que a recusa de embarque pode, desde logo, ser classificada como justificada, quando “haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem”, ou ser classificada como injustificada nas demais situações. Podemos, no entanto, ilustrar esta temática com alguns exemplos de recusa de embarque injustificada como a substituição da aeronave por outra menor, os cancelamentos de voos anteriores, a falha de serviços informáticos, greves e também o *overbooking*. Infelizmente, de todos os motivos de recusa de embarque injustificados, o *overbooking* é a prática mais frequente, por este motivo, mais adiante, iremos tratar de a clarificar com maior pormenor (Barreiro, 2019, p. 24).

O motivo de recusa de embarque vem previsto no art. 4º, nº1, que estabelece que “quando tiver motivos razoáveis para prever que vai recusar o embarque para num voo, uma transportadora aérea operadora deve, em primeiro lugar, apelar a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em condições a acordar entre o passageiro em causa e a transportadora aérea operadora. Acrescendo aos benefícios a que se refere o

presente número, os voluntários devem receber assistência nos termos do artigo 8º. Caso não existam voluntários, estipula do nº2 do mesmo artigo a possibilidade de recusa do embarque, por parte da transportadora, a passageiros contra a sua vontade.

De uma forma geral, as transportadoras aéreas seguem critérios específicos para a determinação do/os passageiro/os a quem vão recusar o embarque. Azevedo (2014, p.14) explica que “essa “eleição” decorre de entre os passageiros cujos bilhetes foram mais baratos, ou seja, os de classe económica e também de entre passageiros que se apresentaram fora do horário recomendado ao balcão de registo ou à porta de embarque. Por norma, não optam por grávidas, crianças, idosos, pessoas de mobilidade reduzida e/ou portadores de deficiência. De facto, na hipótese do parâmetro usado para a recusa de embarque ser meramente aleatório, a transportadora aérea cai na esfera da responsabilidade civil contratual”.

Verificando-se esta situação de recusa de embarque contra a vontade dos passageiros, prevê o art. 7º, nº1º, do referido diploma o direito a uma compensação pecuniária fixa, correspondente a “250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros” [al. a)]; “400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros” [al b)]; “600 euros para todos os voos não abrangidos pelas als. a) ou b)” [al c)].

Para além da compensação pecuniária, deve ser ainda oferecida aos passageiros a escolha entre o reembolso do preço total da viagem [art. 8º, nº1, al a)], ou o reencaminhamento para o seu destino final em transporte equivalente na primeira oportunidade [art. 8º, nº1, al b)] ou ainda, o reencaminhamento para o seu destino final em transporte equivalente para uma data a combinar [art. 8º, nº1, al c)]. No entanto, nos termos do n.º 2 do art. 7º, o reencaminhamento para o destino final determina a redução em 50% do montante da indemnização nas situações em que a hora de chegada inicialmente programada do voo não seja ultrapassada.

Como critérios de prioridade no embarque diz-nos o art. 11º, nº1, que “as transportadoras aéreas operadoras devem dar prioridade ao transporte das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer pessoas, ou cães-guias devidamente certificados, que os acompanhem, bem como das crianças não acompanhadas”.

Ainda a respeito da recusa de embarque retrata o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (Terceira secção), datado de 4 de outubro de 2012, nos processos C-22/11, uma questão de particular interesse que passaremos a descrever.

No dia 28 de julho de 2006, o voo das 11h:40min entre Barcelona e Helsínquia, operado pela companhia aérea Finnair, teve de ser cancelado na sequência de uma greve por parte dos trabalhadores do aeroporto de Barcelona. Para que os passageiros do referido voo não tivessem muito tempo de espera, a companhia aérea decidiu reorganizar tanto esse voo como os voos posteriores.

A Finnair decidiu então encaminhar os passageiros para Helsínquia apenas no voo do dia seguinte, 29 de julho de 2006, à mesma hora e noutro voo do mesmo dia com partida às 21h:40min, especialmente fretado para o efeito.

Esta reorganização dos voos pela companhia aérea teve um especial impacto nos passageiros com voo marcado às 11h:40min do dia 29 de julho de 2006 que tiveram de esperar pelo dia 30 de julho de 2006 para viajar para Helsínquia no voo regular das 11h:40min ou no voo das 21h:40 min especialmente fretado.

T. Lassooy tinha bilhete para o voo das 11h:40min de 30 de julho de 2006, apresentando-se regularmente no embarque, foi, juntamente com outros passageiros, transportado para Helsínquia no voo especial do mesmo dia no voo especial das 21h:40min.

T. Lassooy considerou que os motivos que levaram a Finnair a recusar o embarque não eram válidos, na aceção do art. 4º do Regulamento (CE) nº 261/2004, portanto, intentou uma ação no Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia pedindo a condenação da Finnair a pagar-lhe a indemnização prevista no art. 7º, nº 1, al. b), do referido regulamento. O referido Tribunal julgou improcedente o pedido de indemnização por considerar que o regulamento apenas abrangia a indemnização por recusa de embarque em situações relacionadas com excesso de reservas por razões comerciais e a 19 de dezembro de 2008 proferiu sentença neste sentido. Um dos argumentos invocados pelo Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia foi considerar que o art. 4º do regulamento não era aplicável ao caso em apreço, na medida em que a companhia aérea tinha procedido a uma reorganização dos voos na sequência da greve ocorrida no aeroporto de Barcelona,

constituindo essa greve uma circunstância extraordinária relativamente à qual a Finnair tinha tomado as medidas exigíveis.

Por acórdão de 31 de agosto de 2009 o Tribunal de Recurso de Helsínquia anulou a sentença do Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia e condenou a a Finnair a pagar a T. Lassooy a quantia de 400 euros. O Tribunal de Recurso de Helsínquia considerou que o Regulamento (CE) nº 261/2004 era aplicável não só aos casos de excesso de reservas, mas também em determinadas situações de recusa de embarque por razões operacionais e não permite assim que a transportadora aérea possa ser exonerada da sua obrigação de indemnizar por razões relacionadas com uma greve.

A Finnair interpôs Recurso no Tribunal Supremo que revelou ter dúvidas numa série de questões, nomeadamente quanto ao âmbito da obrigação de indemnização dos passageiros que tenham sido objeto de «recusa de embarque», conforme estabelece o art. 4º do Regulamento (CE) nº 261/2004, às razões suscetíveis de justificar uma «recusa de embarque» na aceção do art. 2º, al. j), deste regulamento e à possibilidade de uma transportadora aérea invocar as circunstâncias extraordinárias previstas no art. 5º, nº 3, do mesmo regulamento, relativamente a voos posteriores ao que foi cancelado devido a essas circunstâncias.

Por este motivo o Tribunal Supremo decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia à apreciação três questões. Desde logo pretende perceber se o conceito de “recusa de embarque”, na aceção dos arts. 2º, al. j), e 4º do Regulamento, compreendem apenas as situações de excesso de reservas. A este respeito o Tribunal de Justiça da União Europeia refere que o conceito de recusa de embarque “deve ser interpretado no sentido de que inclui 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”.

As duas últimas questões remetidas à consideração e análise do Tribunal de Justiça da União Europeia prendem-se, resumidamente, com perceber se “a ocorrência de «circunstâncias extraordinárias», que levem uma transportadora aérea a reorganizar voos posteriormente a essas circunstâncias, é suscetível de justificar a «recusa de embarque» de um passageiro num desses voos posteriores e de exonerar essa transportadora da sua

obrigação de indenizar, nos termos do artigo 4º, nº 3, do Regulamento n.º 261/2004, relativamente ao passageiro a quem recusa o embarque num desses voos fretados após as referidas circunstâncias”.

Assim, conclui o Tribunal de Justiça da União Europeia “que os artigos 2º, alínea j) e 4º, nº 3, do Regulamento nº 261/2004 devem ser interpretados no sentido de 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, nos termos do artigo 4º, nº 3, do mesmo regulamento, relativamente ao passageiro a quem recusa o embarque num desses voos fretados após as referidas circunstâncias”.

2.1.2. Overbooking

Historicamente, a temática do *overbooking* começa por ser regulada pelo Regulamento (CEE) nº 295/91, de 4 de fevereiro de 1991. Contudo, surgiu a necessidade de criar um novo regime de proteção do passageiro viajante, uma vez que “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”⁵². Assim, sendo o *overbooking* uma modalidade da recusa de embarque, passa a ser tratada no âmbito do atual Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro contemplado.

Como foi referido anteriormente, o *overbooking* integra a modalidade da recusa de embarque injustificada e “consiste no fenómeno comercial de venda excessiva de bilhetes, ultrapassando os lugares disponíveis na aeronave, tendo em vista suprir eventuais desistências ou ausências de passageiros que por diversas razões não comparecem no check-in ou na porta de embarque na data prevista (no-show; não compareceu) (por motivo de cancelamento, alteração de reservas, ou por algum

⁵² Terceiro considerando do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro.

imprevisto como um acidente, doença, adormecem, perdem meio de transporte anterior)” (Azevedo, 2018, p. 12).

No que toca a esta matéria, Lourenço (2010, p. 509) explica-nos que “o *overselling*⁵³ que resulta normalmente de uma situação de excesso de reservas efetuadas (*overbooking*) para um determinado voo e que na prática se traduz na venda de um número de lugares que excede a capacidade da aeronave”.

O *overbooking* é de facto uma prática reiterada pelas companhias aéreas que, querendo minimizar os prejuízos pelo eventual não comparecimento⁵⁴ dos passageiros, vendem bilhetes em número superior à capacidade suportada pela aeronave. Este fenómeno é legal obedecendo, contudo, à aplicação de cálculos matemáticos efetuados com base numa previsão estimada. Azevedo (2018, pp.12 e 13) informa-nos que aproximadamente 10% da capacidade da aeronave é vendida em duplicado. Quer isto dizer que, por exemplo, em dez mil assentos da aeronave mil são vendidos nesta modalidade.

O *overbooking* não é um fenómeno benéfico apenas para as companhias aéreas que o praticam. Loureiro (2014, p.7) clarifica que “esta estratégia comercial traz vantagens, permitindo desde logo a redução de custos para os passageiros”. Esta modalidade permite que os custos com os bilhetes sejam muito mais acessíveis.

Por fim, vale assinalar a este respeito que esta situação conduzirá a grandes constrangimentos aquando da ocupação total de aeronave e ainda existam passageiros com reserva, e que cumpram todos os requisitos de elegibilidade, sem que possam embarcar. Neste caso, segue-se o procedimento supramencionado de recusa de embarque que irá consubstanciar a sua respetiva assistência, nos termos do art. 9º do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro e a sua legítima indemnização, ao abrigo do art. 7º do mesmo Regulamento.

⁵³ A este respeito Lourenço (2010, p. 509) explica ainda que “o *overselling* resulta do próprio sistema de comercialização dos bilhetes em que a reserva muitas vezes precede o momento da sua efetiva aquisição. Porque na realidade nem todas as pessoas que reservam acabam efetivamente por adquirir os bilhetes, as transportadoras, por receio de não preencherem totalmente os voos, são por vezes levadas a aceitarem um número de reservas que excede a capacidade da aeronave (*overbooking*). O excesso de reservas, ou *overbooking*, conduzirá ao *overselling* quando se vendam as reservas que se encontrem acima da disponibilidade do voo”.

⁵⁴ O não comparecimento dos passageiros é denominado *no-show*.

2.2. Cancelamento do voo

O cancelamento dos voos tem sido, nos dias de hoje, uma situação recorrente devido à pandemia da covid-19. Neste sentido, é importante analisarmos esta temática por forma a percebermos como poderão os passageiros salvaguardar os seus direitos em situações idênticas.

Tendo um passageiro uma reserva confirmada para um determinado voo e, caso este venha a ser cancelado por motivo alheio ao passageiro, incorre o transportador em responsabilidade.

Neste caso, o passageiro terá não só direito a assistência, nos termos dos arts. 5º, nº1, als. a) e b), e 9º, como também direito à escolha entre o reembolso do valor pago pelo bilhete ou a possibilidade de reencaminhamento para outro voo que pode ser na primeira oportunidade ou numa data posterior, tal como acontece no caso de recusa de embarque, nos termos do art. 8º.

Esta responsabilidade referida no art. 5º poderá ser afastada quando se comprove que este cancelamento tenha tido origem “extraordinária que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis” [art. 5º, nº3, ou nas situações referidas no art. 5º, nº1, al c)].

Assim sendo, não existindo nenhuma circunstância externa à atuação normal da transportadora que comprove o cancelamento do voo, deverão os passageiros ser indemnizados (art. 7º), reembolsados ou reencaminhados para outro voo e ainda prestada assistência nos termos dos artigos referidos supra.

De acordo com o considerando 14 do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro, “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 extraordinárias⁵⁵ que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afectem o funcionamento da transportadora aérea”.

Por forma a estudarmos os contornos da extraordinariedade, nomeadamente no que toca à sua aplicação na prática, servir-nos-emos da temática da greve, a fim de entender se estarão sempre as transportadoras ilibadas de responsabilidades em situações de cancelamento de um voo. O considerando 14 do referido regulamento refere expressamente “greves que afectem o funcionamento da transportadora aérea”. No entanto, sabemos que todas as greves lesionam, em umas transportadoras mais, em outras menos, o seu normal funcionamento. Será que poderão fazer valer-se deste facto por forma a “desculpar” a sua atuação?

Pegando então numa situação hipotética, será que uma greve, organizada no quadro legal por membros, indispensáveis, do próprio pessoal de uma empresa de transporte aéreo, com o objetivo, por exemplo, de aumento salarial, alteração dos horários de trabalho e uma maior previsibilidade em matéria de tempo de trabalho, constitui um acontecimento inerente à normal execução da atividade de uma empresa, ou, por outro lado, poderá classificar-se como um acontecimento extraordinário, suficiente para eliminar a responsabilidade da transportadora aérea?

Bem, a este respeito o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça da União Europeia (Grande Secção), no processo C-28/20, datado de 23 de março de 2021 considera que não. No que concerne a esta temática, o acórdão exposto salienta o facto de a greve “constituir um direito fundamental previsto no artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (...) estando este direito protegido em conformidade com o direito da União e as legislações e práticas nacionais (v., neste sentido, Acórdão

⁵⁵ A respeito deste conceito, estatui o considerando 15 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro, 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 efectuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos”.

de 11 de dezembro de 2007, International Transport Workers' Federation e Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, n.º 44)".

É-nos explicado neste diploma que, inclusivamente, o legislador da União ao referir no Regulamento n.º 261/2004 de 11 de fevereiro que podem ocorrer circunstâncias extraordinárias, nomeadamente em situações de greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea, teve como objetivo cingir-se às greves externas à atividade da transportadora aérea em causa⁵⁶. Mais ainda, "o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve ser objeto de interpretação estrita, há que considerar que a escolha do termo «extraordinária» demonstra a vontade do legislador da União de incluir no conceito de «circunstâncias extraordinárias» unicamente as circunstâncias sobre as quais a transportadora aérea operadora não tem nenhum controlo. Ora, à semelhança de qualquer empregador, uma transportadora aérea operadora confrontada com uma greve do seu pessoal que é motivada por reivindicações relativas às condições de trabalho e de remuneração não pode alegar que não tem nenhum controlo sobre esse movimento".

Este aresto vai mais longe esclarecendo que "uma greve desencadeada e seguida por membros do próprio pessoal da empresa de transporte aéreo em causa constitui um acontecimento «interno» dessa empresa, incluindo quando se trata de uma greve convocada pelos sindicatos, uma vez que estes atuam no interesse dos trabalhadores da referida empresa".

Ao contrário, o mencionado Acórdão veicula que, se a "greve tiver origem em reivindicações que só os poderes públicos podem satisfazer e que, por conseguinte, escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, a mesma é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária»".

Assim, em jeito de conclusão, podemos sintetizar a resposta à questão colocada dizendo que o afastamento da necessidade de indemnizar pela transportadora aérea plasmada no art. 5º, nº3, do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro, não se verificará

⁵⁶ O referido acórdão faz menção exemplificativa de greves seguidas por controladores aéreos ou pessoal de um aeroporto.

quando uma greve⁵⁷ tenha sido iniciada pelo sindicato do pessoal de uma transportadora aérea, que cumpra as condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente o prazo de aviso prévio imposto por esta, com o objetivo de fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora mesmo que seja seguida por uma categoria de pessoal indispensável à realização de um determinado voo. Portanto, esta não é uma circunstância enquadrável no conceito de “circunstância extraordinária”.

Não sendo escassas as situações de cancelamento dos voos, ilustramos um pouco mais esta temática apresentando a questão particular retratada no Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (Terceira Secção), datado de 31 de janeiro de 2013, processo C-12/11.

D.McDonagh reservou um voo, pela Ryanair, com partida de Faro e destino a Dublin no dia 11 de fevereiro de 2010. O embarque estava previsto para o dia 17 de abril de 2010 pelo montante de 98€.

Sucedo, contudo, que a 17 de abril de 2010 o voo adquirido por D.McDonagh foi cancelado devido ao encerramento do espaço aéreo Irlandês.

Ora, importa referir que a 20 de março de 2010 o vulcão Irlandês Eyjafjallajökull entrou em erupção, a 14 de abril do mesmo ano entrou numa fase explosiva, projetando uma nuvem de cinzas vulcânicas no céu Europeu, e, a 15 de abril de 2010, as autoridades responsáveis pelo tráfego aéreo viram-se obrigadas a fechar o espaço aéreo de vários Estados-Membros por razões de segurança.

Esta intempérie fez com que os voos da Ryanair, entre a Europa continental e a Irlanda, só fossem retomados a 22 de abril de 2010. Este constrangimento fez com que D.McDonagh chegasse a Dublin, apenas, a 24 de abril de 2010.

⁵⁷ A este respeito Stroebel (2021, p. 142) refere que “No tocante à greve, entende o Tribunal de Justiça da União Europeia que deve ser analisado, primeiramente a natureza da greve: se a greve é desencadeada e seguida por membros do próprio pessoal da empresa de transporte aéreo em causa ou convocada pelos sindicatos (o que seriam acontecimentos internos) ou se a greve teve origem em reivindicações que só os poderes públicos podem satisfazer e que, por conseguinte, escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa”.

A estadia forçada, de 17 de março a 24 de abril de 2010, não foi assistida pela Ryanair nos termos do art. 9º do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro, a D.McDonagh. Esta circunstância fez com que D.McDonagh, recorrente, interpusesse recurso contra a Ryanair “no órgão jurisdicional de reenvio no sentido de obter uma indemnização no montante de 1 129,41 euros correspondente às despesas de restauração, de aquisição de bebidas, alojamento e transporte efetuadas por si durante esse período”.

É alegado pela Ryanair que “o encerramento do espaço aéreo numa parte da Europa na sequência da erupção do vulcão Eyjafjallajökull não constitui «circunstâncias extraordinárias» na aceção do Regulamento n.º 261/2004, mas «circunstâncias eminentemente extraordinárias», que a eximem não apenas do seu dever de indemnizar mas igualmente do seu dever de assistência nos termos dos artigos 5.º e 9.º deste regulamento”.

São, portanto, estas dúvidas quanto à obrigação de fornecer a referida assistência que levaram esta problemática até ao Tribunal de Justiça, contudo, não existindo pronunciamento pelo Tribunal, a Dublin Metropolitan District Court decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça algumas questões.

Em primeiro lugar, saber se a circunstância que originou o encerramento do espaço aéreo devido à referida erupção vulcânica ultrapassa, ou não, o quadro do conceito de “circunstâncias extraordinárias” na aceção do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro.

A respeito desta questão informam-nos, desde logo, que este conceito não se apresenta definido nem no art. 2º, nem nas demais disposições deste Regulamento. O que se observa é “uma lista não exaustiva” de circunstâncias extraordinárias nos considerandos 14 e 15. Assim sendo, para a determinação deste conceito, deve recorrer-se à linguagem corrente que considera, exatamente, uma “circunstância extraordinária” como uma circunstância “fora do ordinário”.

Por tudo isto, conclui o Tribunal que “o artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 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 que não eximem as transportadoras aéreas do seu dever de assistência previsto nos artigos 5.º, n.º 1, alínea b), e 9.º do referido regulamento”.

Em segundo lugar, compreender se os arts. 5.º, n.º 1, al. b), e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, de 11 de fevereiro, devem ser interpretados no sentido de que, no caso de cancelamento de um voo devido a “circunstâncias extraordinárias” como as que estão em causa no processo principal, o dever de assistência aos passageiros previsto nestas disposições é limitado no tempo ou financeiramente e, em caso negativo, se as referidas disposições assim interpretadas são inválidas à luz dos princípios da proporcionalidade e da não discriminação, do princípio do «justo equilíbrio de interesses» referido pela Convenção de Montreal e dos arts. 16.º e 17.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

No sentido de responder a esta questão, cabe, primeiramente, referir que “a transportadora aérea está eximida do dever de indemnizar os passageiros nos termos do artigo 7.º (...) se puder provar que o cancelamento se deveu a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, mais precisamente devido a circunstâncias que escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea”. Quer isto dizer que, embora fique exonerada a Transportadora do seu dever de indemnizar nos termos do art. 7º do Regulamento, entende o Tribunal que o dever de prestar assistência aos passageiros, nos termos do art. 9.º se mantém.

Outra temática levantada na segunda questão é se esta assistência a que os passageiros terão direito será limitada temporalmente e/ou financeiramente. Quanto a este assunto não refere, o próprio Regulamento n.º 261/2004, nenhuma limitação à assistência dos passageiros nas circunstâncias extraordinárias em causa no processo. Colmata o próprio Tribunal com a indicação de que “qualquer interpretação diferente que tenha por objeto reconhecer limites, quer temporais quer pecuniários, do dever da transportadora aérea de prestar assistência aos passageiros cujo voo tenha sido cancelado teria por efeito pôr em causa os objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 261/2004 (...). 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”.

Por tudo isto, entende o Tribunal que, ao contrário do que a Ryanair alega, “não se pode deduzir do Regulamento n.º 261/2004 que, em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal, o dever de assistência aos passageiros previsto nos artigos 5.º e 9.º deste regulamento deve ser objeto de uma limitação, de natureza temporal ou pecuniária”.

Cabe ainda dar nota, ainda no âmbito da segunda questão, que o Tribunal assegura “que a interpretação referida no número anterior não entre em contradição com os princípios da proporcionalidade, do «justo equilíbrio de interesses», referido na Convenção de Montreal, e da não discriminação, bem como com os artigos 16.º e 17.º da Carta. Segundo um princípio geral de interpretação, 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”.

Em consequência dos fundamentos e alegações apresentadas, conclui o Tribunal, sem que dúvidas existam, que o encerramento de uma parte do espaço aéreo europeu na sequência da erupção do vulcão Eyjafjallajökull constitui uma “circunstância extraordinária”, na aceção do Regulamento n.º 261/2004, não podendo ser eximida a transportadora aérea do seu dever de assistência previsto nos arts. 5.º, n.º 1, al. b), e 9.º do Regulamento n.º 261/2004.

Finaliza referindo que tanto a requerente como qualquer passageiro afetado por um cancelamento do voo⁵⁸ motivado por “circunstância extraordinária” semelhante à

⁵⁸ Um outro exemplo que cai no âmbito do cancelamento dos voos é a temática da pandemia covid-19. Torna-se necessário demonstrar como as companhias aéreas têm tratado os seus passageiros viajantes, enquanto usuários de um serviço de transporte, pago, neste contexto de pandemia. Neste sentido, o EXPRESSO traz a público uma notícia de 26 de junho de 2020 que retrata, exatamente, a conduta desleal da transportadora aérea TAP. Esta notícia explica que a Comissão europeia iniciou uma investigação à transportadora aérea TAP na sequência dos voos cancelados devido à covid-19. Sobre esta questão a TAP assegurou que cumpre todas as normas aplicadas sobre os direitos dos passageiros e que os "os reembolsos em numerário estão disponíveis quando solicitados, como aliás consta na página de internet”.

apresentada têm direito à devida assistência pela transportadora aérea que deve fazer cumprir o disposto nos arts. 5.º, n.º 1, al. b), e 9.º do Regulamento n.º 261/2004 sendo certo, que, compete ao órgão jurisdicional nacional apreciar, atendendo às circunstâncias próprias do caso concreto, as quantias e reembolsos que se revelaram necessárias, adequadas e razoáveis para suprir a falha da transportadora e que o passageiro terá direito a receber a título de indemnização.

2.3. Atraso considerável do voo

O art. 6º do regulamento estabelece, nos termos do seu nº1, que “quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar”, duas horas ou mais em voos até 1500 km, três horas ou mais em voos intracomunitários com mais de 1500 km ou voos entre 1500 km e 3500 km, ou quatro horas ou mais no caso de voos com mais de 3500 km, os passageiros têm direito e, a título gratuito, nos termos dos arts. 6º, nº 1, als. i) e ii), 9º, a refeições e bebidas em proporção razoável ao tempo de espera, alojamento em hotel ou outro, no caso de ser necessário, transporte gratuito entre o alojamento e o aeroporto e a duas chamadas telefónicas,

No caso de não ser solicitado o reembolso, a TAP entregou, quando pedidos e aceites, vouchers majorados em 20% com validade alargada.

Pese embora as declarações da TAP, chegaram à Comissão Europeia “queixas sobre alegada imposição de vales, em detrimento de reembolsos, e prestação de informações enganosas” Para além da TAP, o comissário europeu da Justiça, Didier Reynders, informa que sete outras companhias aéreas europeias estavam a efetuar esta imposição de vouchers e prestavam informações confusas aos cidadãos, o que levava a uma difícil perceção dos seus direitos.

Nos termos do art. 8º do regulamento (CE) nº 261/214 do Parlamento Europeu e de Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, caso o passageiro opte pelo reembolso este deverá ser efetuado no prazo de sete dias. Tendo em conta a situação descrita compete agora às autoridades nacionais verificar se foram cometidas práticas comerciais desleais.

O BEUC- Organização Europeia de Consumidores acusou a 24 de junho de 2020 um conjunto de oito companhias aéreas europeias, solicitando uma ampla investigação, entre as quais a TAP, pela violação de direitos dos passageiros decorrentes do cancelamento de viagens devido à covid-19.

A principal situação referida pelos passageiros é a impossibilidade de solicitar o reembolso por não conseguirem contactar o serviço de apoio ao cliente e/ou não encontrarem informação respeitante a estes reembolsos. Ao contrário da aquisição de vouchers que é sistemática.

Segundo o art. 5º, nº1, do mesmo regulamento, em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do art. 8º. Este art. 8º refere que o passageiro tem direito ao reembolso que, pode ser em dinheiro ou através da emissão de um voucher para posterior uso. Todavia, e como fomos referindo, esta é uma escolha dada e decidida pelo passageiro e que carece de informação clara por parte da companhia aérea, no entanto, tal não se tem verificado.

telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico. No caso de se verificar um atraso “de pelo menos quatro horas, a assistência especificada na al. a) do nº1 do artigo 8º”, ou seja, reembolso total do valor pago pelo bilhete não utilizado.

A respeito desta temática, é interessante referir, conforme expõe o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia nos processos apensos C-402/07 e C-432/07, de 19/11/2009, 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 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas, isto é, quando cheguem ao seu destino final três horas ou mais após a hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea. 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”.

A respeito desta temática do atraso considerável do voo, Francisco Loureiro faz uma breve análise comparativa entre esta e as situações de cancelamento do voo que seguimos. A reflexão feita pelo autor tem no seu âmago a disparidade entre as situações de atraso do voo quando comparadas com as situações de cancelamento do voo⁵⁹. Loureiro (2014, p. 10) acredita que este tratamento desigual surge pelo facto de, genericamente, se considerar que o cancelamento do voo causará maior transtorno. Contudo o autor colmata esta reflexão considerando “que tal não se verifica, pois na realidade o prejuízo de um atraso de voo pode inclusivamente ser superior ao prejuízo de um cancelamento. Pense-se por exemplo na seguinte situação: temos dois passageiros e um deles vê o seu voo cancelado, pelo que pode desde logo, de acordo com a legislação em vigor, ser reencaminhado para o seu destino noutra voo recebendo ainda a indemnização correspondente, enquanto o outro passageiro afetado por uma situação de atraso poderia chegar ao ponto de destino em hora posterior ao primeiro, não lhe sendo atribuída qualquer indemnização”.

⁵⁹ No mesmo sentido Alves (2019, pp. 557 e ss)

Para encerrar esta questão o autor menciona ainda que esta opinião é igualmente partilhada pela jurisprudência dando como exemplo o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, datado de 19 de novembro de 2009, nos processos C- 402/07 e 432/07 que refere nomeadamente: “que os passageiros de um voo cancelado e os passageiros de um voo atrasado sofrem um prejuízo análogo, consistente numa perda de tempo, encontrando-se, assim, em situações comparáveis para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto no artigo 7º do Regulamento nº 261/2004” e ainda, “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 conclusão impõe-se, *a fortiori*, à luz do objectivo prosseguido pelo Regulamento nº 261/2004, que consiste em elevar o nível de proteção de todos os passageiros aéreos”.

2.4. Colocação do passageiro em classe distinta da contratada

Ocorrem, não raras vezes, situações nas quais o passageiro é redirecionado para uma classe diferente daquela que, inicialmente, tinha sido contratualizada com o transportador aéreo. Como causa para este fenómeno podemos, por exemplo, destacar as situações de *overbooking* ou greve.

Conforme já foi anteriormente avançado, numa situação de excesso de passageiros para a quantidade de lugares disponíveis na aeronave, ou seja, numa situação de sobrecarga de tripulantes, o transportador iniciará solicitando que, de forma voluntária, os passageiros cedam o seu lugar aos outros passageiros que detém reserva para o mesmo assento. Determinando-se o passageiro a reassentar, este poderá ocupar um lugar disponível em classe superior ou inferior à contratada.

Por forma a evitar a recusa do embarque e, na impossibilidade de encontrar disponível, no imediato, uma classe igual à contratada, por vezes verificam-se situações em que o

transportador aéreo se vê obrigado a deslocar o passageiro para uma classe inferior⁶⁰, diferente e mais barata, que não corresponde àquela pela qual pagou. Na eventualidade de existirem passageiros que passem pela situação descrita prevê o art. 10º, nº 2, do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro que, no prazo de sete dias, a transportadora aérea efetue o devido reembolso de “30% do preço do bilhete para todos os voos até 1500 quilómetros”, nos termos da sua al. a), ou “50 % do preço do bilhete para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros, com exceção dos voos entre o território europeu dos Estados-Membros e os departamentos ultramarinos franceses, e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros”, nos termos da al. b), ou “75 % do preço do bilhete para todos os voos não abrangidos nas als. a) ou b), incluindo os voos entre o território europeu dos Estados-Membros e os departamentos ultramarinos franceses.”, nos termos da al. c).

Situações contrárias às expostas também se verificam. Todavia, a este respeito não existem incompatibilidades, uma vez que o legislador permite a colocação de um passageiro em classe superior à por si paga desde que esta mudança não envolva qualquer pagamento suplementar⁶¹.

2.5. Da Bagagem

A bagagem é um elemento que, não sendo o elemento principal no contrato de transporte aéreo, acompanha o passageiro na maioria das vezes. Este acompanhamento pode ser direto, quando nos referimos às bagagens de cabine, ou indireto quando nos referimos às bagagens de porão.

Primeiramente, há que referir que, à luz das fontes de Direito Internacional apresentadas, particularmente na Convenção de Varsóvia e na Convenção de Montreal, não se observa

⁶⁰ Esta mudança do passageiro para uma classe inferior à contratada é também denominada por *downgrading*.

⁶¹ Isto é o que nos explica o art. 10º, nº ,1 do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11 de fevereiro.

a definição do conceito geral de bagagem. Correndo, de um modo geral, os referidos diplomas, percebemos que as menções que se fazem a este conceito são depreendidas.

Começando pela Convenção de Varsóvia, podemos, desde logo, se atendermos ao art. 4º, nº1, verificar que se utiliza a nomenclatura “pequenos objetos pessoais que ficam à guarda do viajante” para descrever a bagagem que faz acompanhar o passageiro. Já na Convenção de Montreal, nomeadamente no seu art. 17º, vai-se fazendo referência a dois tipos distintos de bagagens, a bagagem registada e a bagagem não registada.

Estes são dois conceitos que importam reter e clarificar, pois o regime de responsabilidade em caso de atraso, perda ou dano é distinto. No caso específico da bagagem registada, ocorrendo dano ou perda, desde o momento da entrega da mala pelo passageiro até ao ressarcimento da mesma, será o transportador aéreo responsabilizado, uma vez que as bagagens se encontram ao seu cuidado⁶².

Começando pela bagagem não registada, é possível deduzir, atendendo ao que dispõe o art. 17º, nº 2, *in fine*, da Convenção de Montreal, que o legislador pretende referir-se à bagagem que acompanha o passageiro, uma vez que faz menção a “objetos pessoais”. Portanto conseguimos identificar que esta se trata da comumente designada bagagem de cabine. No que se refere à bagagem registada, até como se pode depreender, terá de ser registada, porque não acompanha o passageiro viajante. Esta bagagem segue separadamente do passageiro, é expedida no *check-in*, sendo transportada, seguidamente, para o porão pelo transportador aéreo.

Podemos concluir com o entendimento de Salinas (1993, p. 341) que, a respeito desta matéria, considera que o contrato de transporte aéreo de bagagens é aquele mediante o qual uma empresa de transporte aéreo, ou um simples transportador, transfere, de um lugar a outro, por via aérea a bagagem de um passageiro como consequência de um

⁶² Nos termos do art. 18º, nº1, da Convenção de Varsóvia, “o transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas ou de mercadorias quando o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.” Em sentido idêntico temos o art. 18º, nº1 da Convenção de Montreal que refere que “a transportadora é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria, desde que o evento causador do dano ocorra durante o transporte aéreo.”

contrato de passagem, anterior ou simultâneo, sendo os objetos registados quanto os que leva consigo à mão.

É mister, no domínio desta temática, averiguar de que forma poderá ser responsabilizado o transportador aéreo nas situações de atraso, perda ou dano de bagagem do passageiro viajante.

Para que o transportador aéreo seja responsabilizado nas situações anteriormente descritas, é necessário que o evento que causou prejuízo à bagagem do passageiro viajante ocorra quando a bagagem já se encontra ao cuidado do transportador⁶³ (bagagem registada). Para além disso, tem de existir umnexo de causalidade entre a conduta do transportador e o prejuízo (atraso⁶⁴, perda ou dano) causado à bagagem.

Todavia, há que salientar a possibilidade de exonerar a transportadora aérea, total ou parcialmente, de responsabilidades quando faça prova, em seu nome e em nome dos seus trabalhadores e agentes, que foram tomadas todas as medidas necessárias, ou que eram impossíveis tomá-las, para evitar o prejuízo que decorra, nomeadamente, de situações de um erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação. Para além disto, o tribunal pode ainda atenuar, ou até mesmo afastar, esta responsabilidade quando a transportadora aérea prove que a culpa pelos danos à bagagem foram provocados pela pessoa lesada (arts. 20º e 21º da Convenção de Varsóvia).

Na circunstância de o passageiro receber a sua bagagem registada, pela transportadora, sem que haja contestação da sua parte, julgar-se-á a respetiva bagagem em perfeitas condições, salvo prova em contrário (art. 26º da Convenção de Varsóvia)⁶⁵.

⁶³ Relativamente a esta questão, é ainda necessário mencionar que o próprio art. 18º, nº 2, da Convenção de Varsóvia estabelece uma limitação temporal sob a qual a tutela da bagagem constitui um encargo da transportadora: “o transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo”. No seguimento da mesma ideia, temos o art. 18º, nº 4, da Convenção de Montreal.

⁶⁴ No caso específico do atraso na entrega da bagagem registada, estabelece o art. 19º da Convenção de Montreal que “a transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adoptaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas”. No mesmo sentido, temos o art. 19º da Convenção de Varsóvia.

⁶⁵ A mesma linha segue o art. 31º, nº1, da Convenção de Montreal.

Focando-nos agora na bagagem de cabine, que em regra acompanha o passageiro (bagagem não registada), há que ter em atenção que, observando-se danos, não será imputada automaticamente a culpa ao seu proprietário. A Convenção de Montreal refere, inclusivamente a este respeito, que “no caso de bagagem não registada, incluindo objetos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes”.

Deparando-se com uma situação de danos na sua bagagem, deve o passageiro tomar as respetivas diligências para que possa ser indemnizado pelos transtornos causados. A este respeito, estabelece o art. 3º do Regulamento (CE) nº 2027/97 do Conselho de 9 de outubro de 1997 que “a responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade”.

Posto isto, para efeitos de indemnização nas situações de perda, danos ou atraso na entrega da bagagem registada, o art. 22º, nº 2, da mencionada Convenção estabelece um limite máximo de 1.236 €, valor correspondente a 1.000 DSE⁶⁶. Existe, no entanto, a possibilidade de o valor correspondente à indemnização ser superior. Querendo, pode o passageiro viajante, no ato da entrega, efetuar uma declaração especial à companhia aérea na qual irá estipular o valor da sua bagagem mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Neste caso o transportador aéreo seria responsável, em caso de danos, pelo valor declarado pelo passageiro.

Comprovando que existem danos na sua bagagem registada, o passageiro pode efetuar a reclamação⁶⁷ imediatamente ou, se assim o entender, até a um limite máximo de 7 dias a contar da receção da mesma. No caso particular de atraso na entrega da bagagem registada, a reclamação é estendida até a um limite máximo de 21 dias, contados a partir do momento que a bagagem foi colocada à disposição do passageiro⁶⁸.

⁶⁶ V. supra nota 45.

⁶⁷ As reclamações devem ser apresentadas por escrito conforme estabelece o art. 31º, nº3, da Convenção de Montreal.

⁶⁸ Cfr. art. 31º da Convenção de Montreal.

Loureiro (2014, p.13) explica-nos ainda que, na situação de perda da bagagem, deve considerar-se o prazo de 21 dias. O autor esclarece que a “bagagem que não seja entregue até 21 dias após a data prevista de chegada considera-se como perdida. Até aos 21 dias, deve ser considerada como atrasada. Considera-se também a bagagem como perdida se existir, durante os primeiros 21 dias, um reconhecimento por parte da companhia aérea que aquela se extraviou”.

A título de curiosidade, podemos ilustrar esta temática com uma iniciativa da Delta Air Lines, uma das mais importantes companhias aéreas dos Estados Unidos, que introduziu o uso de etiquetas RFID nas bagagens em 2016. Depois disto, a IATA compartilhou os resultados de um estudo que conclui a adoção global de uma solução por RFID poderia reduzir o número de bagagens extraviadas em até 25% até 2022.⁶⁹

Embora, nos dias de hoje, se vislumbre uma tendência decrescente no âmbito dos extravios de bagagens, percebe-se que a era digital permite, cada vez mais, melhorar a qualidade e a eficiência das “buscas” quando situações, isoladas, de perda de bagagem ocorram.

Neste sentido, uma notícia⁷⁰ da IATA dá-nos conta que a 02 de junho de 2019, em Seul, realizou-se a 75ª Assembleia Geral Anual da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) que aprovou por unanimidade uma resolução que apoia a implementação global do sistema de identificação por radiofrequência (RFID) para rastreamento de bagagem.

Esta notícia informa-nos que “em 2018, menos de 0,06% do valor estimado de 4,3 bilhões de bagagens transportadas pelas empresas aéreas foram extraviadas, de acordo com os dados mais recentes da SITA. Desde 2007, o extravio de bagagens caiu 70%, e hoje 99,9% das bagagens extraviadas são entregues aos seus donos em dois dias”.

É nesta sequência que surge esta resolução. Aquilo que se propõe é a substituição dos códigos de barras pelo sistema *inlays* RFID que produz um sinal contínuo de energia

⁶⁹ Para mais desenvolvimentos a este respeito consultar informação disponível em: <https://news.delta.com/iata-segue-o-exemplo-da-delta-e-exige-adocao-de-etiqueta-rfid-na-bagagem>.

⁷⁰ Notícia da IATA disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/638cad2c0eb6464eaa4ae176a2b98bcb/2019-06-02-05-pt.pdf>.

muito baixa que permite o rastreamento das bagagens de praticamente qualquer ponto da viagem, usando um leitor de RFID.

3. Como poderá reagir o passageiro viajante em caso de incumprimento contratual?

Incumprindo, a transportadora, o contrato de transporte aéreo em alguma das situações supramencionadas (recusa do embarque, mudança para classe inferior, atraso considerável ou cancelamento do voo), terá o passageiro viajante legitimidade para fazer valer os seus direitos.

O art. 15.º, nº1, do Regulamento (CE) nº 261/214 do Parlamento Europeu e de Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, prevê mesmo a impossibilidade de serem limitadas ou excluídas as obrigações da transportadora aérea para com o passageiro, nomeadamente através de derrogação ou de cláusulas limitativas do contrato de transporte. Com efeito, de acordo com o art. 15.º, n.º2, “Se, não obstante, essa derrogação ou cláusula limitativa for aplicada ao passageiro ou se o passageiro não tiver sido corretamente informado dos seus direitos e, por esse motivo, tiver aceite uma indemnização inferior à estabelecida no presente regulamento, o passageiro tem direito a mover um procedimento nos tribunais ou nos organismos competentes com vista a obter uma indemnização adicional”.

Posto isto, o passageiro deve, desde logo, iniciar este procedimento através de um formulário⁷¹ disponibilizado pela União Europeia quando considere ter motivos legítimos para reclamar os seus direitos. Este é um formulário escrito que deverá ser entregue/enviado diretamente à companhia aérea responsável pela execução do voo em causa e que incumpriu a sua obrigação contratual.

No caso específico de surgirem problemáticas com as bagagens, e de acordo com o já mencionado⁷², devem igualmente as reclamações ser enviadas/apresentadas por escrito, não obstante não existir formulário específico, ao contrário das situações anteriormente elencadas⁷³.

⁷¹ O formulário encontra-se disponível para o efeito em https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/eu_complaint_form_pt.pdf.

⁷² Cfr. Art. 31.º, nº3 da Convenção de Montreal.

⁷³ Para esclarecimentos mais aprofundados, consultar (Loureiro, 2014, p.14) e (Azevedo, 2018 p.17).

Este procedimento não é meio único disponível. Não recebendo uma resposta da companhia aérea no prazo de dois meses ou, caso o passageiro não tenha ficado satisfeito com a resposta, pode apresentar uma reclamação à autoridade nacional competente do país onde ocorreu o incidente, dentro de um prazo razoável. Nesta sequência a respetiva autoridade nacional, que em Portugal é a ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil, emitirá um parecer jurídico não vinculativo sobre o que poderá fazer para dar seguimento à sua reclamação.

Para além disto, o passageiro tem ainda a possibilidade de recorrer a uma entidade de resolução alternativa de litígios ou à resolução de litígios em linha, podendo ainda optar por intentar uma ação em tribunal e reclamar uma indemnização ao abrigo da legislação da UE mediante o processo europeu para ações de pequeno montante⁷⁴.

No que toca ao pagamento dos montante indemnizatórios, este segue o procedimento já anteriormente mencionado, de sintetizar apenas que qualquer montante pecuniário, a título de indemnização, devido ao passageiro poderá ser ressarcido, de acordo com o que estabelece o art. 7º, nº3, do referido regulamento, “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”.

Importa dar especial atenção à última parte do nº 3 do art. 7º, nomeadamente no que respeita aos “vales de viagem e/ou outros serviços”. Conforme explica o corpo do artigo, estes apenas serão autorizados mediante acordo do passageiro viajante, nunca de forma automática, como insistem em proceder algumas companhias aéreas⁷⁵.

Verificamos o “caminho”, praticamente generalizado, que as companhias aéreas decidiram seguir num momento de particular dificuldade para os passageiros, como foi a

⁷⁴ Para mais desenvolvimentos a respeito das alternativas que o passageiro viajante terá para fazer valer os seus direitos consultar informação disponível: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_pt.htm#next-steps.

⁷⁵ Esta temática já foi anteriormente ilustrada com a exposição de uma notícia no âmbito do cancelamento dos voos na qual a companhia aérea TAP impunha vales em detrimento dos devidos e legítimos reembolsos. Contudo, podemos ainda nomear a título de curiosidade, que os números vão mais além. A 30 de setembro de 2021, o Diário de Notícias dava-nos conta que o executivo comunitário informava que, na sequência de diálogos com a Comissão e as autoridades nacionais de defesa do consumidor, 16 grandes companhias aéreas eram frequentemente mencionadas nas queixas efetuadas pelos passageiros. Para além da TAP fazem-se referência à Airlines, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Brussels Airlines, Easyjet, Eurowings, Iberia, KLM, Lufthansa, Norwegian, Ryanair, Vueling e Wizz Air.

situação pandémica. A imposição de vales sem qualquer questionamento aos passageiros lesados por voos não efetuados tornou-se uma prática ordinária.

Com isto foi possível observar que é premente a necessidade informação. Mesmo com toda a legislação e regulamentação não são escassos os comportamentos que violam os direitos dos passageiros.

Dirigindo-nos, especificamente, aos consumidores é importante deixar nota que o direito à informação, em geral e em particular, encontram-se legalmente consagrados nos arts. 7º e 8º da Lei nº 24/96, de 31 de julho (Lei de Defesa do Consumidor), devendo, como os próprios artigos indicam, ser periodicamente promovido pelo Estado, regiões autónomas e autarquias nas diversas áreas de consumo, pois sabemos que indivíduos com melhor qualidade e quantidade de informação terão, tendencialmente, uma menor propensão para o erro ou, errando, com maior facilidade encontrarão uma solução.

4. O papel da Autoridade Nacional de Aviação Civil e da Rede de Centros Europeus do Consumidor

Sediada em Lisboa a Autoridade Nacional de Aviação Civil ou, como é popularmente identificada, ANAC é uma pessoa coletiva de direito público cuja jurisdição abrange o território nacional, incluindo o espaço aéreo sujeito a jurisdição do Estado Português. Detém natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio.

A ANAC exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil e a regulação da aeronáutica nacional, rege-se de acordo com o disposto no Direito da União Europeia, pela Lei-Quadro das entidades reguladoras, publicada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, pelos seus Estatutos aprovados pelo DL n.º 40/2015, de 16 de março, pela legislação setorial e pelos seus regulamentos internos.

A ANAC é composta por uma estrutura hierarquizada constituída pelos órgãos sociais da ANAC, Conselho de Administração e Fiscal Único, e por unidades orgânicas com funções operacionais e com funções de suporte.

Dentro das unidades orgânicas que desempenham a função operacional, podemos destacar o “Gabinete do Consumidor (GC), que visa garantir a prestação de informação pública de aspetos que interessem aos passageiros e impor a mesma obrigação de informação aos operadores do setor, nos termos da regulamentação europeia aplicável e mais concretamente do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, bem como orientar e apoiar os consumidores, nomeadamente através da apreciação das reclamações e queixas dos passageiros” (Plano de atividades da ANAC, 2021, pp. 14 e 15).

Já no que diz respeito às unidades orgânicas que desempenham a função de suporte, podemos dar especial enfoque à “Direção de Conformidade e Controlo de Gestão (DCC) [que tem] o intuito de centralizar, agregar e dinamizar o compliance da ANAC, cabendo a esta Direção coordenar as auditorias externas realizadas pela ICAO⁷⁶ e pela EASA que vinculam o estado português, assim como o planeamento e execução das auditorias internas que permitem uma identificação e gestão ad-hoc das potenciais fragilidades, procurando a sua resolução e monitorização em modo contínuo” e ainda à “Direção de Segurança da Aviação (DSA) [que] visa estabelecer, propor, manter, atualizar e garantir a implementação das políticas de segurança operacional (safety) que devem integrar o Programa Nacional de Segurança Operacional e o Plano Nacional de Segurança Operacional, em conformidade com o Anexo 19 à Convenção de Chicago e o Regulamento Base. É a unidade orgânica que propõe e operacionaliza as políticas de segurança (safety) relacionadas com a recolha, armazenamento, proteção, intercâmbio, divulgação, tratamento e análise das informações pertinentes relativas à segurança da aviação civil” (Plano de atividades da ANAC, 2021, p. 14).

Ainda neste contexto, importa ressaltar o papel da ANAC. Prevê o DL n.º 40/2015, de 16 de março, no seu art. 4.º, n.º 1, que “a ANAC tem por missão regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor, excluindo-se do seu âmbito de atuação as atividades desenvolvidas no setor da aviação militar”. Já o art. 4.º, n.º 2, informa-nos que “a ANAC supervisiona ainda as condições técnicas e de segurança para a utilização das aeronaves civis em missão de Estado, sempre que assim for determinado e nos termos da lei especificamente aplicável, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas aos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Defesa Nacional relativamente a estas aeronaves”. No que tange às suas atribuições, há que ter em atenção o disposto no art. 4.º, n.º3⁷⁷.

Em suma, o que a nós importa destacar é o papel da Autoridade Nacional de Aviação Civil no efetivo respeito pelos direitos dos passageiros de transporte aéreo, tanto no

⁷⁶ A este respeito ver nota de rodapé 44.

⁷⁷ Para mais informação a respeito da ANAC consultar site oficial disponível em: <https://www.anac.pt/vPT/Generico/ANAC/Paginas/EntradadeCanal.aspx> ; Plano de Atividades da ANAC de 2021 disponível em: https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Informacao_Gestao/Planos_actividade/pa2021.pdf.

âmbito de questões relacionadas com a indemnização e a assistência em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos (Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro), como no âmbito dos direitos das pessoas com deficiência e/ou pessoas com mobilidade reduzida (Regulamento (CE) n.º 1107/2006, de 5 de julho).

A função da ANAC, no que respeita à aplicação dos referidos regulamentos, abrange tanto os voos com partida de território nacional como a chegada a aeroportos portugueses de voos provenientes de países fora da União Europeia, desde que sejam operados por transportadoras aéreas comunitárias.

Portanto, de acordo com o já aludido, poderão recorrer à ANAC os passageiros que efetuaram reclamação às respetivas companhias aéreas, mas que, no entanto, não obtiveram resposta no prazo de seis semanas a contar da data de receção ou caso a resposta da transportadora aérea não tenha sido satisfatória⁷⁸.

Um outro instrumento, muito válido, que surge associado à Resolução Alternativa de Litígios de Consumo na União Europeia é a rede de Centros Europeus do Consumidor, designada por Rede CEC (ECC-Net). Esta rede é constituída por 30 centros localizados nos 27 Estados-membros da União Europeia, na Islândia, na Noruega e no Reino Unido.

O principal objetivo da Rede CEC (ECC-Net) é promover a confiança no mercado transfronteiriço e no mercado interno da União Europeia no que diz respeito a compras de bens e serviços pelos consumidores. Esta promoção da confiança assenta, sobretudo, no reforço da fiscalização, através do controlo da aplicação da legislação mediante a cooperação administrativa das várias entidades, facilitar o acesso à justiça, promovendo soluções mais simples, rápidas e económicas, e ainda através de serviços gratuitos de informação e assistência que permitam aos consumidores a resolução de problemas e a salvaguarda dos seus direitos. Sumariamente aquilo que a Rede CEC (ECC-Net) almeja é a promoção do entendimento amigável entre consumidores e comerciantes, tentando alcançar uma solução consentânea com a legislação aplicável a cada caso e com os direitos reconhecidos dos consumidores. Informa os consumidores dos seus direitos na

78

União Europeia e auxilia-os no acesso aos meios de Resolução Alternativa de Litígios de Consumo.

A atual Rede CEC (ECC-Net), na qual faz parte o Centro Europeu do Consumidor de Portugal, CEC Portugal, surgiu em 2005. O funcionamento dos centros é assegurado por meio de cofinanciamento da Comissão Europeia e dos Estados-membros sendo que, em Portugal, o Centro Europeu do Consumidor é atualmente cofinanciado pela Direção-Geral do Consumidor.

São vários os motivos que levam os consumidores a recorrerem à Rede CEC (ECC-Net). Entre eles podemos destacar o comércio online, as vendas e garantias, o transporte aéreo, que inclui nomeadamente as viagens organizadas, o transporte de bagagens, mercadorias e passageiros, práticas comerciais desleais e contratos celebrados à distância, etc.

Dentro dos sectores reclamados junto do CEC Portugal destaca-se o transporte aéreo. Segundo o site oficial do Centro Europeu do Consumidor Portugal⁷⁹, a taxa de reclamação correspondente a este setor corresponde a 39%. Podemos aqui ler que “Em 2020, a Rede dos Centros Europeus do Consumidor informou e prestou assistência a 22.687 consumidores sobre viagens, recebeu mais de 25000 pedidos de consumidores relacionados com o Covid-19. Só foi possível dar resposta a estes pedidos graças à forte cooperação na Rede CEC e à experiência dos juristas especializados que analisam os pedidos dos consumidores”⁸⁰.

Por tudo o exposto, cumpre-nos expor de que forma poderá ser solicitada, na prática, ajuda ao CEC Portugal. Em primeiro lugar, deve o cidadão ser residente em Portugal e a sua reclamação incidir sobre um bem ou serviço adquirido a um comerciante sediado num outro Estado Membro, Noruega, Islândia ou Reino Unido. Em segundo lugar, que esse bem ou serviço adquirido tenha como fim um uso não profissional a uma pessoa singular ou coletiva que exerça com carácter profissional uma atividade comercial, industrial,

⁷⁹ Para informação mais detalhada consultar: <https://cec.consumidor.pt/quem-somos25/o-cec-em-portugal.aspx>

⁸⁰ Cfr. <https://cec.consumidor.pt/quem-somos25/o-cec-em-portugal.aspx>

artesanal ou profissional. Por último, que o consumidor já tenha apresentado uma reclamação prévia diretamente ao vendedor.

Agora, reunindo-se as condições supramencionadas, poderá o consumidor reclamar junto do CEC Portugal juntando prova de compra ou encomenda, prova de pagamento ou fatura, fotocópia da reclamação feita ao reclamado, juntado a respetiva resposta quando exista ou, se for caso disso, a troca de emails trocados entre as partes ordenados por ordem cronológica por último, o consumidor pode ainda juntar outro documento que considere útil para fazer valer a sua pretensão. Estes documentos devem, no entanto, ser claros e a explicação da problemática ser sucinta não devendo ser anexados mais de 3 ou 4 documentos.

Por último, vale lembrar que as reclamações devem ser sempre efetuadas através do endereço eletrónico⁸¹ disponibilizado para o efeito, uma vez que o CEC Portugal não responderá às reclamações efetuadas por email⁸².

⁸¹ Cfr. <https://cec.consumidor.pt/reclamacao.aspx>.

⁸² Para mais consulta de informação mais aprofundada a este respeito: <https://cec.consumidor.pt/topicos1/resolucao-de-conflitos-/meios-de-resolucao-alternativa.aspx>.

Cap. IV – Os reflexos da pandemia da covid-19 e os contratos de transporte aéreo

1. A situação pandémica e o incumprimento dos contratos de transporte aéreo

As medidas iniciais decretadas pelos Estados-Membros, que visaram proteger a saúde pública, impactaram de forma significativa a liberdade de circulação aérea dos cidadãos pela introdução de um controlo intensivo e medidas restritivas de viagens na União Europeia.

A pandemia da covid-19 trouxe constrangimentos gravosos que afetaram o núcleo financeiro, tanto das empresas que se dedicam ao transporte aéreo de passageiros, como aos próprios consumidores⁸³ enquanto passageiros viajantes que pagaram por um serviço de transporte que não se concretizou na data agendada.

Segundo uma notícia avançada pela IATA⁸⁴, “as companhias aéreas da Europa apresentaram queda de 73,7% no tráfego em 2020 em relação a 2019. A capacidade caiu 66,3% e a taxa de ocupação diminuiu 18,8 pontos percentuais, atingindo 66,8%. Em dezembro de 2020, o tráfego caiu 82,3% em relação a dezembro de 2019, uma retomada em relação à queda de 87% registada em novembro, reflexo da dinâmica antes das férias, que foi revertida no final do mês”. No caso específico de Portugal, o anuário da aviação civil (2020, p. 14) refere que “o balanço do tráfego de e para as infraestruturas

⁸³ Stroebel (2021, p. 148) informa-nos que “a Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor (DECO) recebeu, no ano de 2020, 7.556 contactos e queixas à linha de apoio ao viajante, de consumidores que aguardavam reembolso dos voos cancelados devido à pandemia ou utilização, até dezembro, de 'vouchers' no caso de viagens organizadas”.

⁸⁴ Consulta integral disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/9acb79cb3f2a4243af09f822c72f4355/2021-02-03-02-pt.pdf>

aeroportuárias nacionais (comercial e não comercial) regista quebras bastantes acentuadas face a 2019. Os cerca de 296 mil MOVIMENTOS/CITY PAIRS (O/D) realizados e os 18,5 milhões de passageiros processados significam quebras face a 2019 de, respetivamente, 51 e 69,5 pontos percentuais”.

Parecem não existir dúvidas quanto aos direitos dos passageiros nestes casos. Não se efetuou a deslocação do passageiro por imposições comunitárias e governamentais originadas pela pandemia, pelo que deve ser restituído o valor pago pelo bilhete. Contudo, e conforme já foi anteriormente referido, não foi o que se verificou. As companhias aéreas acabaram por optar pela decisão, para si, mais vantajosa, emitindo vales automáticos correspondentes ao valor pago pelo título de transporte. Esta conduta não seria censurada se, no limite, o passageiro fosse informado das possibilidades de reembolso, transferência direta do valor integralmente pago ou atribuição de vale para posterior utilização. Porém, não foi isto que aconteceu levando a reclamações massivas por parte dos consumidores.

A este respeito, vale a pena deixar nota de uma decisão muito criticada que se prendeu com a criação de um regime especial pelo Governo, DL n.º 17/2020, publicado a 23 de abril, que determinava que, em caso de cancelamento de uma viagem organizada, o consumidor podia optar apenas por duas soluções, emissão de um voucher de igual valor ao já pago com validade até 31 de dezembro de 2021, ou um reagendamento da viagem até à referida data.

No tocante a esta questão Almeida (2020)⁸⁵ informa-nos mesmo que “de acordo com esta lei, os viajantes só terão direito ao reembolso em 2022, caso o vale emitido não tenha sido usado ou o reagendamento não tenha sido feito até 31/12/2021.”

Contudo, um diploma anterior, mais concretamente a Diretiva (UE) 2015/2302, de 25 de novembro, transposta pelo DL n.º 17/2018, de 8 de março, que, no seu art. 25.º, n.º4, estabelece que “o viajante tem direito a rescindir o contrato de viagem antes do início da mesma sem pagar qualquer taxa de rescisão, caso se verifiquem circunstâncias inevitáveis

⁸⁵ Informação disponível em: <https://www.asbeiras.pt/2020/08/opiniao-viagens-canceladassolucoes-arbitradas/>

e excecionais no local de destino ou na sua proximidade imediata que afetem consideravelmente a realização da mesma ou o transporte dos passageiros para o destino”.

Posto isto, é neste âmbito que Almeida (2020) afirma que estamos na presença “de uma desconformidade entre o regime luso em vigor e as diretrizes provindas de Bruxelas, o que aliás, já originou um processo de infração contra o Estado Português”.⁸⁶

Alves (2020, p. 258) acredita que “efetivamente, num cenário de paralisação da atividade, o reembolso dos bilhetes determina uma deterioração financeira extrema do transportador. Por este motivo, em vez do discurso de movimentos de pressão traduzidos na tentativa de supressão dos direitos dos passageiros, somos do entendimento de que uma solução equilibrada poderia passar, *de iure condendo*, pela aprovação de um regime transitório destinado a tutelar os titulares dos vales de viagem, nomeadamente pela imunização insolvencial dos respetivos créditos ou pela criação de um fundo de garantia de reembolsos, assegurando ao passageiro que, por via da aceitação do vale de viagem, mesmo no cenário extremo de insolvência do transportador, não veria prejudicado o respetivo crédito”.

Tratando-se, portanto, de uma norma desajustada, foi neste sentido que o Governo, com a publicação do DL n° 62-A/2020, de 3 de setembro, veio eliminar esta regra, voltando ao regime normal, ou seja, a possibilidade de reembolso do montante total gasto na viagem.

Concluimos que a publicação deste diploma suprimia, em muito, os direitos dos passageiros viajantes enquanto consumidores, o que, mais tarde, foi percecionado pelo Governo que revogou o referido diploma, permitindo, de forma justa, o direito ao reembolso da viagem de forma direta nesta situação excepcional de pandemia.

⁸⁶ Idem.

2. Medidas excepcionais de resposta à pandemia adotadas pela União Europeia no contexto da pandemia Covid-19

A circulação de cidadãos da União Europeia entre os seus países é uma conduta quase quotidiana para muitos cidadãos que se deslocam para o trabalho, para a universidade, para visitar familiares ou até mesmo para ir de férias.

Numa tentativa progressiva de regresso à normalidade em segurança, o Conselho Europeu foi adotando várias medidas atinentes à gradual liberdade de circulação aérea dos passageiros que se viu reprimida pela pandemia. Contudo, não se trata de um instrumento jurídico vinculativo, ficando a aplicação das indicações que passaremos a discriminar ao critério das autoridades de cada Estado-Membro.

A primeira foi divulgada a 13 de outubro de 2020⁸⁷, tratando-se da Recomendação (UE) 2020/1475 do Conselho sobre uma abordagem coordenada das restrições à liberdade de circulação em resposta à pandemia de COVID-19. Esta medida visava a aplicação de critérios comuns e mapeamento pelos Estados-Membros que, através do fornecimento do número de novos casos notificados por cada 100 000 habitantes nos últimos 14 dias a nível regional, número de testes por cada 100 000 habitantes realizados na última semana (taxa de despistagem) e percentagem de testes positivos realizados na última semana (taxa de positividade dos testes) ao Centro Europeu, terão informação fidedigna necessária para a tomada de decisão na aplicação de medidas de segurança no âmbito da circulação entre Estados. Este mapa é assinalado por zonas identificadas por diferentes cores tornado a interpretação por todos mais simples sempre analisada por 100 000 habitantes. A cor verde apresenta-se quando a taxa de notificação de 14 dias é inferior a 25 casos e a taxa de positividade dos testes é inferior a 4 %, a cor laranja quando a taxa de notificação de 14 dias é inferior a 50 casos, mas a taxa de positividade dos testes é igual ou superior a 4

⁸⁷ Para informação mais detalhada consultar: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2020/10/13/covid-19-council-adopts-a-recommendation-to-coordinate-measures-affecting-free-movement/>

%, ou quando a taxa de notificação de 14 dias se situa entre os 25 e os 150 casos e a taxa de positividade dos testes é inferior a 4%, a cor Vermelho quando a taxa de notificação de 14 dias é igual ou superior a 50 casos e a taxa de positividade dos testes é igual ou superior a 4%, ou quando a taxa de notificação de 14 dias é superior a 150 casos e por último a cor cinzenta representar-se-á quando a informação é insuficiente ou quando a taxa de despistagem é inferior a 300 testes.

Na prática estas cores irão nortear a liberdade de circulação dos cidadãos entre os países dos diferentes Estados-Membros⁸⁸. No caso da cor verde a liberdade de circulação não deverá ser restringida quando passageiros se deslocarem entre países classificados com essa cor. No que toca à cor laranja e vermelha, o Conselho adverte para, e ao aplicar algum tipo de restrições, ter em consideração as diferenças, atendendo aos dados epidemiológicos entre ambas as zonas, agindo de forma proporcionada.

Ainda a este respeito, urge referir que estas medidas servem para controlar a expansão do vírus da covid-19. Considerando necessário, os Estados-Membros podem exigir aos passageiros provenientes de zonas que não sejam classificadas com a cor verde que cumpram um período de quarentena e façam um teste após a sua chegada, podendo, em alternativa, os Estados-Membros oferecer a possibilidade de substituir este teste à chegada por um teste antes da viagem.

Outra sugestão dada pelo Conselho é a possibilidade de os Estados-Membros poderem exigir aos passageiros que chegam o preenchimento de um formulário europeu de localização.

⁸⁸ Importa ressaltar, conforme nos elucida a Recomendação (UE) 2020/1475 que: “quaisquer restrições à livre circulação de pessoas na União adotadas com o objetivo de limitar a propagação da COVID-19 deverão assentar em razões de interesse público, específicas e limitadas, nomeadamente a proteção da saúde pública. Tais restrições deverão ser aplicadas em conformidade com os princípios gerais do direito da União, nomeadamente a proporcionalidade e a não discriminação. As medidas adotadas não deverão, por conseguinte, exceder o estritamente necessário para proteger a saúde pública”.

De referir que o considerando 18 da referida recomendação deixa uma salvaguarda que exclui a aplicação destas restrições a determinados grupos de passageiros que viajem no exercício de uma função essencial⁸⁹.

As medidas a implementar por um determinado Estado-Membro devem ser comunicadas aos restantes Estados-Membro e à Comissão antes da sua entrada em vigor e, se possível, com uma antecedência mínima de 48 horas. Ao seu público-alvo a informação deve ser divulgada com a antecedência necessária, 24 horas antes, ser de fácil compreensão e o mais completa possível.

Alguns meses mais tarde, 14 de junho de 2021, esta recomendação é alterada pelas modificações que se foram sentindo no âmbito da pandemia (campanhas de vacinação, evolução da situação epidemiológica e também à adoção do certificado digital covid-19 da União Europeia).

Em suma, a Recomendação (UE) 2021/961 do Conselho de 14 de junho de 2021⁹⁰, que modificou a Recomendação (UE) 2020/1475 do Conselho de 13 de outubro de 2020, segue a linha da anterior. Segundo o considerando 21, “Importa, por conseguinte, continuar a desencorajar fortemente todas as viagens não indispensáveis de e para zonas classificadas como «vermelho-escuras» e de e para zonas com elevada prevalência de variantes do SARS-CoV-2 de preocupação ou de interesse, em especial as variantes que aumentam a transmissibilidade ou a gravidade da doença ou que afetam a eficácia das

⁸⁹ “a) Os trabalhadores assalariados ou não assalariados que exerçam profissões críticas, nomeadamente os profissionais do setor da saúde, os trabalhadores fronteiriços ou destacados, assim como os trabalhadores sazonais referidos na Comunicação da Comissão intitulada «Orientações relativas ao exercício da livre circulação de trabalhadores durante o surto de COVID-19»; b) Os trabalhadores do setor dos transportes ou os prestadores de serviços de transporte, incluindo os condutores de veículos de mercadorias que transportem mercadorias destinadas a serem utilizadas no território, assim como os que se encontrem apenas em trânsito; c) doentes que viajam por razões médicas imperiosas; d) Os alunos, estudantes e estagiários que devam deslocar-se quotidianamente a outro país; e) As pessoas que se desloquem por motivos familiares ou profissionais imperiosos; f) Os diplomatas, o pessoal das organizações internacionais e os convidados de organizações internacionais cuja presença física seja necessária para o bom funcionamento de tais organizações, o pessoal militar e agentes de polícia, e os trabalhadores da ajuda humanitária, assim como o pessoal da proteção civil no exercício das suas funções; g) Os passageiros em trânsito; h) Os marítimos; i) Os jornalistas, no exercício das respetivas funções”.

⁹⁰ Recomendação completa disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021H0961&from=PT>

vacinas, bem como de e para zonas com prevalência desconhecida devido a um volume de sequenciação insuficiente”.

No que concerne às “cores de indicação”, foram ajustados os valores e, como já mencionado, introduzida uma nova tonalidade (vermelho-escuro). Assim sendo, identificar-se-á como verde quando a taxa cumulativa de casos notificados em 14 dias é inferior a 50 e a taxa de testes positivos é inferior a 4%, ou quando o número cumulativo de casos notificados em 14 dias é inferior a 75 e a taxa de testes positivos é inferior a 1%, como laranja quando a taxa cumulativa de casos notificados em 14 dias é inferior a 50 e a taxa de testes positivos é igual ou superior a 4 %; quando o número cumulativo de casos notificados em 14 dias se situa entre 50 e 75 e a taxa de testes positivos é igual ou superior a 1%; ou quando o número cumulativo de casos notificados em 14 dias se situa entre 75 e 200 e a taxa de testes positivos é inferior a 4%, vermelho quando a taxa cumulativa de casos notificados em 14 dias se situa entre 75 e 200 e a taxa de testes positivos é igual ou superior a 4%; ou quando o número cumulativo de casos notificados em 14 dias se situa entre 200 e 500 e, por último a cor vermelho-escuro quando o número de casos é superior a 500.

Nesta recomendação prevê-se ainda um novo mecanismo, o chamado “travão de emergência”, que permite aos Estados-Membros agir rapidamente e de forma coordenada para limitar temporariamente a um mínimo estritamente necessário todas as viagens provenientes de países terceiros afetados. Devendo exigir às pessoas vacinadas e recuperadas, mesmo sendo titulares de certificado de vacinação da EU, a sujeição a um teste de despistagem da infeção pelo SARS-CoV-2 e/ou a quarentena/autoisolamento⁹¹.

Antes de avançar, importa efetuar um breve apontamento sobre o Certificado Digital Covid da União Europeia mencionado anteriormente.

Este certificado foi criado pelo Regulamento (UE) 2021/953 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de junho de 2021 e tem como objetivo estabelecer um regime harmonizado para a emissão, verificação e aceitação de certificados interoperáveis de vacinação, teste e recuperação da covid-19. Para além disto, este regulamento pretende

⁹¹ Neste sentido esclarece o considerando 7 e 28 e ponto 18-A da Recomendação (UE) 2021/961.

ajudar os titulares a exercer os seus direitos de livre circulação durante a pandemia e ser uma forma coordenada de contribuir para o levantamento gradual das restrições à livre circulação impostas pelos Estados-Membros da UE para limitar a propagação da covid-19⁹².

O referido diploma informa-nos que o certificado digital covid da União Europeia⁹³ agrega, em si mesmo, três outros certificados válidos que serão aceites e emitidos pela aplicação para, por exemplo, situações de viagem aérea. São eles, o certificado de vacinação [art. 3º, nº1, al. a)] que confirma que um determinado cidadão recebeu uma vacina contra a covid-19, contendo informações sobre a vacina e o número de doses administradas, o certificado de teste [art. 3º, nº 1, al. b)] que confirma que a pessoa realizou um teste de amplificação de ácidos nucleicos (teste TAAN⁹⁴) ou um teste rápido de antigénio para verificar se está infetada com o vírus que causa a covid-19, incluindo informações sobre o teste e o resultado e, por fim, o certificado de recuperação [art. 3º, nº1, al. c)] que confirma que a pessoa recuperou de uma infeção pelo vírus SARS-CoV-2 após um teste TAAN positivo.

Para além da emissão dos referidos certificados em formato digital, estes podem ainda ser apresentados em suporte de papel, sendo válido em todos os Estados-Membros da União Europeia. Contudo, em ambas as opções, devem os certificados conter um código QR para auxiliar a verificação e proteger contra possíveis falsificações e as informações escritas constantes no certificado devem ser apresentadas pelo menos na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro emissor e em inglês⁹⁵.

Com base nas considerações tecidas a respeito do Certificado Digital Covid da União Europeia, denotamos a importância prática que este trouxe para a gradual circulação dos passageiros não somente entre os diferentes Estados-Membros, mas também entre outros

⁹² Cfr. art. 1º do Regulamento (UE) 2021/953 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de junho de 2021.

⁹³ O certificado digital da União Europeia é gratuito [art. 3º, nº4, do Regulamento (UE) 2021/953].

⁹⁴ Nos termos do art. 2º, nº 4, do Regulamento (UE) 2021/953 “«Teste TAAN», [é] um teste molecular de amplificação de ácidos nucleicos, tal como a reação em cadeia da polimerase com transcrição reversa (RT-PCR), a amplificação isotérmica mediada por loop (LAMP) e a amplificação mediada por transcrição (TMA), utilizado para detetar a presença do ácido ribonucleico (ARN) do SARS-CoV-2”.

⁹⁵ Cfr. art. 3º, nº 2, do Regulamento (UE) 2021/953.

países⁹⁶ não pertencentes à União Europeia e que cumprem certos requisitos determinados pela Comissão⁹⁷, permitindo, assim, a circulação dos seus cidadãos. Desta forma, torna-se mais segura e controlada tanto a própria viagem como a estadia no país de destino.

Retomando as medidas excepcionais recomendadas pelo Conselho Europeu mais recentemente, a 25 de janeiro de 2022, surge a Recomendação (UE) 2022/107 do Conselho sobre uma abordagem coordenada para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de COVID-19 e que substitui a Recomendação (UE) 2020/1475. Nos termos da consideração 13 desta nova Recomendação, percebemos que a sua elaboração se deve tanto “aumento da cobertura vacinal” como ao sucesso, e rápida implementação, do Certificado Digital Covid da União Europeia. A sua entrada em vigor fixou-se para o dia 01 de fevereiro de 2022⁹⁸, passando a estabelecer-se que o fator determinante a ter em consideração é a situação de cada pessoa, enquanto cidadão individual, no que respeita à vacinação, teste ou recuperação da Covid-19, comprovada por um Certificado Digital covid da UE e não a situação regional. Contudo, ficam excluídas deste critério as áreas onde o vírus circule a níveis muito elevados. Isto é o que nos explica a consideração 28 do mencionado diploma que, inclusivamente, esclarece que “uma abordagem baseada na pessoa simplificará substancialmente o regime aplicável às viagens durante a pandemia na UE e proporcionará maior clareza e previsibilidade aos viajantes quanto às regras aplicáveis”.

⁹⁶ Dos países não pertencentes à União Europeia são permitidos os sistemas do Certificado Digital da Albânia; Andorra; Arménia; Benim; Cabo Verde; Salvador; Ilhas Faroé; Geórgia; Israel; Islândia; Jordânia; Líbano; Listenstaine; Moldávia; Mónaco; Montenegro; Marrocos; Nova Zelândia; Macedónia do Norte; Noruega; Panamá; São Marinho; Sérvia; Singapura; Suíça; Taiwan; Tailândia; Tunísia; Togo; Turquia; Ucrânia; Emirados Árabes Unidos; Reino Unido e dependências da Coroa (Jersey, Guernesey e Ilha de Man); Uruguai e Vaticano. Informação disponível em: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/safe-covid-19-vaccines-europeans/eu-digital-covid-certificate_pt#recognition-by-the-eu-of-covid-certificates-issued-by-third-non-eu-countries

⁹⁷ Nos termos do art. 8º, nº 2, do Regulamento (eu) 2021/953 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de junho de 2021, “A Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça que os certificados de COVID-19 emitidos por um país terceiro de acordo com normas e sistemas tecnológicos que sejam interoperáveis com o regime de confiança para o Certificado Digital COVID da UE e que permitam verificar a autenticidade, a validade e a integridade do certificado, e que contenham os dados indicados no anexo, devem ser considerados equivalentes aos certificados emitidos pelos Estados-Membros nos termos do presente regulamento, para efeitos de facilitar o exercício do direito de livre circulação na União por parte dos titulares”.

⁹⁸ Cfr. Consideração 42 da Recomendação (UE) 2022/107 do Conselho de 25 de janeiro de 2022.

O Certificado Digital Covid da UE citado, e que será considerado válido para a livre circulação dos cidadãos, abrange um certificado de vacinação⁹⁹, somente para vacinas aprovadas a nível europeu, decorrendo pelo menos 14 dias e não mais de 270 dias desde a última dose dessa série¹⁰⁰. Em alternativa, existe a possibilidade de realizar teste PCR à covid-19 no máximo 72 horas antes da viagem ou de um teste rápido de antígeno obtido no máximo 24 horas antes da viagem¹⁰¹. Por fim, caso tenha recuperado da doença da covid-19 e não tenham decorrido mais de 180 dias é possível apresentar um certificado de recuperação¹⁰² que permitirá, igualmente, a realização da viagem. De salientar que na circunstância de um passageiro se apresentar sem um dos Certificados acima referidos pode ser obrigado a submeter-se a um teste antes ou, o mais tardar, 24 horas após a chegada.¹⁰³

Os mapas das regiões da UE com as cores de alerta seguirão as normas já aplicadas nas Recomendações anteriores devendo os Estados-Membros continuar a aplicar medidas relativas às viagens para zonas identificadas com a cor vermelha-escura que representam os locais com carga viral mais elevada. É aconselhado despromover as viagens para zonas identificadas com esta cor, especialmente quando não se trate de uma viagem essencial e/ou urgente.

Por último, a figura que identicamente se mantém nesta recomendação é o “travão de emergência” que se ativará quando, e se, surgirem variantes que suscitem preocupação.

⁹⁹ Cfr. Quadro coordenado para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de Covid-19 da Recomendação (UE) 2022/107, ponto 12, al. a), segundo parágrafo.

¹⁰⁰ Cfr. Consideração 17 da Recomendação (UE) 2022/107.

¹⁰¹ Cfr. Quadro coordenado para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de Covid-19 da Recomendação (UE) 2022/107, ponto 12, al. b).

¹⁰² Cfr. Quadro coordenado para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de Covid-19 da Recomendação (UE) 2022/107, ponto 12, al. c).

¹⁰³ Cfr. Quadro coordenado para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de Covid-19 da Recomendação (UE) 2022/107, ponto 15.

Conclusão

Terminado o desenvolvimento e tratamento da temática que nos propusemos estudar *ab initio*, cabe-nos tecer algumas considerações a respeito desta trajetória, salientando o papel de grande importância que esta dissertação assumiu para o conhecimento e compreensão dos contratos de transporte aéreo e a tutela do passageiro aéreo.

A compreensão dos conceitos gerais que envolvem toda a temática a tratar numa dissertação são essenciais para entender os meandros da matéria alvo de estudo. Foi, por isso, necessário a apresentação de diferentes perspectivas a respeito do conceito geral de contrato de transporte para concluirmos que, no nosso entendimento, a definição que melhor se adequa a este conceito é a que caracteriza o contrato de transporte como aquele que é celebrado entre um transportador, parte interveniente que se compromete fazer deslocar, por si ou por interposta pessoa/ entidade, o transportado (mercadorias ou pessoas) que é a parte interveniente que necessita de transitar para outro local.

No transporte aéreo estabelecem-se obrigações inerentes a ambas as partes. Estas obrigações tratam-se, nada mais, nada menos, do corolário do contrato de transporte celebrado entre o transportador e o passageiro. Entre outras, podemos sublinhar a mais evidente obrigação entre o transportador e o passageiro que são, respetivamente, a obrigação de deslocar da origem para o seu local de destino e a obrigação de efetuar o pagamento da quantia correspondente ao valor do título que assegura este transporte.

Nasce da sensibilidade dos Estados Membros face à evolução da aviação civil e comercial no início do século XX, a necessidade de constituição de um sistema normativo para a regulamentação uniforme, entre os países da União, da atividade aérea, nomeadamente para nortear a responsabilidade do transportador face a incumprimentos, ou cumprimentos defeituosos, do contrato de transporte aéreo.

É aqui, entre as fontes de Direito Internacional, que se destaca a insigne Convenção de Varsóvia de 1929, considerada pela comunidade jurídica a primeira convenção internacional a estabelecer a criação e unificação de um regime jurídico de responsabilidade civil do transportador aéreo, com vista à proteção dos interesses dos

passageiros, tendo sido, inclusivamente, fixado um limite indemnizatório. Porém, esta Convenção foi subsequentemente atualizada através de Acordos e Protocolos diversos que se desenvolveram e instituíram ao longo do tempo visando sempre um aperfeiçoamento e melhoramento das normas na perspetiva do passageiro.

De todos os diplomas percorridos podemos atribuir especial destaque ao Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004. Este é um diploma que atribuí especial atenção e consideração aos direitos dos passageiros, em especial, na uniformização da aplicação da lei entre os Estados-Membros.

Assim, com a elaboração deste trabalho, foi possível verificar que é bastante comum o passageiro ver os seus direitos violados nos casos de incumprimento (cancelamento do voo ou recusa de embarque) ou incumprimento defeituoso do contrato de transporte aéreo (atraso considerável do voo).

Em muitas circunstâncias os passageiros têm direito a uma indemnização que vai muito além daquela que é atribuída. No entanto, e por se tratar da atribuição de uma indemnização correspondente a danos morais, a generalidade das companhias aéreas, nestes casos em concreto, conseguem evadir-se ao pagamento destas compensações.

Outra questão que também se observa muitas vezes é o desconhecimento, por parte do passageiro, dos seus direitos quando um determinado serviço de transporte seja incumprido. Foi por isso que se considerou necessário reservar especial atenção para esclarecer como poderá reagir o passageiro em caso de incumprimento contratual, bem como o papel da Autoridade Nacional de Aviação Civil e da Rede de Centros Europeus do Consumidor.

Das situações tratadas no referido Regulamento sublinhamos a temática do *overbooking*. Este é um fenómeno que origina muitas vezes o cancelamento do voo, uma vez que se trata, conforme já estudamos, da sobrevida de um maior número de assentos do que os disponíveis numa determinada aeronave. Embora alguma doutrina entenda e evidencie argumentos favoráveis para esta prática, designadamente voos mais acessíveis, julgamos que o risco de cancelamento, a logística e os protocolos que o passageiro terá de seguir

na decorrência de uma situação destas não são significativos nem trazem benefícios relevantes para o cidadão viajante que levem o legislador admitir o *overbooking*.

Importa ainda salientar a atuação das companhias aéreas aquando de um cancelamento do voo que, devido à doença da covid-19, ganhou uma regularidade/frequência ainda maior à que já havia sendo praticada. Aquando do tratamento detalhado desta questão demos conta, através da jurisprudência e das notícias apresentadas, de uma tentativa incessante por parte das companhias aéreas na atribuição de um voucher para utilização em uma futura viagem. Esta foi, durante muito tempo, uma conduta automática, sem alternativa prévia e com validade estipulada.

Rematamos esta questão referindo que compreendemos que em muitos casos os passageiros que viram o seu contrato de transporte aéreo violado devem ser compensados pecuniariamente para além dos montantes verdadeiramente gastos. Mas o que verificamos na realidade é, não só, uma grande dificuldade e/ou demora no reembolso do valor pago por um voo não executado, como também uma inexistência, praticamente generalizada, de uma indemnização no âmbito dos danos morais pelas companhias aéreas.

Como vimos, as práticas comerciais desleais pelas transportadoras aéreas são recorrentes nomeadamente pela sonegação de informação aos passageiros quanto à possibilidade de indemnização e reembolso do valor pago pelo seu título de transporte.

Posto isto, e perante a inércia das transportadoras aéreas face às suas obrigações legais, mostra-se premente a implementação de medidas que visem o apoio, o esclarecimento e a disponibilização de informação aos passageiros viajantes lesados. Estas medidas poderiam, por exemplo, passar por tornar obrigatória a divulgação pelas transportadoras aéreas aos passageiros dos seus direitos através de publicações visíveis e/ou campanhas elucidativas e de alerta sob pena de contraordenação, recaindo sobre estas transportadoras o ónus da prova.

Bibliografia

Almeida, C. (2010). *Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*. Coimbra: Almedina.

Almeida, C. (2021). *Contratos II*. Coimbra: Almedina.

Almeida, S. (2020/08/05). *Viagens canceladas, soluções arbitradas*. Edição online do diário As Beiras. Disponível em:

[Diário As Beiras – Opinião – Viagens canceladas, soluções arbitradas.](#)

Alves, H. R. (2020). *A repercussão do covid-19 no direito aéreo*. Revista da Faculdade de Direito da Faculdade de Lisboa, vol. L. XI, nº 1. Disponível em:

[https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/52744/1/RFDUL-A51-N1-2020_Ant%C3%B3nio%20Menezes%20Cordeiro.pdf.](https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/52744/1/RFDUL-A51-N1-2020_Ant%C3%B3nio%20Menezes%20Cordeiro.pdf)

ANAC, *Anuário da aviação civil* (2020). Disponível em:

[https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/anuarios/Anuario_2020.pdf.](https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/anuarios/Anuario_2020.pdf)

ANAC, *Plano de atividades* (2021). Disponível em:

[https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Informacao_Gestao/Planos_actividade/pa2021.pdf.](https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Informacao_Gestao/Planos_actividade/pa2021.pdf)

Azevedo, F. (2018). *Contrato de transporte aéreo – o fenómeno do overbooking*. Revista Julgar. Disponível em:

[http://julgar.pt/wp-content/uploads/2018/07/20180703-ARTIGO-JULGAR-Transporte-a%C3%A9reo-e-overbooking-Filipa-Moreira-Azevedo.pdf.](http://julgar.pt/wp-content/uploads/2018/07/20180703-ARTIGO-JULGAR-Transporte-a%C3%A9reo-e-overbooking-Filipa-Moreira-Azevedo.pdf)

Baganha, J. (1997). *Overbooking: Uma Modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros*. Revista de Administração Pública de Macau, n.º 37, vol. X., (pp. 825-838).

Barreiro, M. A. (2019). *A (i) licitude da Recusa de embarque injustificada – o overbooking. A recusa de cumprimento do contrato de transporte aéreo*. Dissertação de Mestrado Forense. Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Direito – Escola de Lisboa. Disponível em:

https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/27969/1/tese%20Mestrado%20Forense_ucp_v.final%20-.pdf.

Bastos, N. (2004). *Direito dos transportes*. Coimbra: Almedina.

Lourenço, N. C. (2010). *A limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional no transporte de pessoas – de Varsóvia a Montreal*. In M. J. C. Gomes (coord), *Temas de direito dos transportes*. Vol. I., (pp.387-497). Coimbra: Almedina.

Comissão Europeia. (2016). *Comunicação da Comissão- Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou de atraso considerável dos voos, e do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (2016/C 214/04)*. Jornal Oficial da União Europeia, de 15 de junho, p. C 214/5. Disponível em:

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)&from=SK](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615(01)&from=SK).

Costeira da Rocha, F. (2000). *O Contrato de Transporte de Mercadorias - Contributo Para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*. Coimbra: Almedina.

Engrácia Antunes, J. (2009). *Direito dos Contratos Comerciais*. Coimbra: Almedina.

IATA. (2018/04/05). *IATA lança novo programa de certificação global para aumentar a segurança e o bem-estar dos animais durante o transporte aéreo*. IATA NEWS, No:20. Disponível em:

<https://www.iata.org/contentassets/c8c3682edc1c4e2484e36311c9868b2f/2018-04-05-02-pt.pdf>

IATA. (2019/06/02). *Resolução: implementação global do sistema de rastreamento de bagagem por RFID*. IATA NEWS, No:31. Disponível em:

<https://www.iata.org/contentassets/638cad2c0eb6464eaa4ae176a2b98bcb/2019-06-02-05-pt.pdf>

IATA. (2021/02/03). *2020: O pior ano da história da aviação para a demanda de viagens aéreas IAT*. PRESS RELEASE, No: 06. IATA. Disponível em:

<https://www.iata.org/contentassets/9acb79cb3f2a4243af09f822c72f4355/2021-02-03-02-pt.pdf>

Loureiro, F. (2014). *Direitos dos passageiros dos transportes aéreos e ferroviários no espaço europeu*. Associação Portuguesa De Direito Do Consumo. Revista Portuguesa de Direito do Consumo. Coimbra, n.º 78.

Barata, C. L. (2013). *Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão*. Revista da Ordem dos Advogados, ano 73, vol. II/III, (pp.619-688). Disponível em:

<https://portal.oa.pt/upl/%7B8b4f0ac1-3c42-4a85-b5e9-c8607baca093%7D.pdf>

Rodrigues, A. M. (2015). *O contrato de transporte marítimo de mercadorias e o regime especial exonerativo e limitativo da responsabilidade civil do transportador no ordenamento jurídico português*. Revista Jurídica Luso Brasileira, nº1, vol. I., (pp.265-381). Disponível em:

https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2015/1/2015_01_0265_0381.pdf

Lusa. A. (2020/07/26). *TAP garante que “cumpre toda a legislação” sobre direitos dos passageiros*. Edição online do jornal Expresso, disponível em:

<https://expresso.pt/sociedade/2020-07-26-Vouchers.-TAP-garante-que-cumpre-toda-a-legislacao-sobre-direitos-dospassageiros>

Lusa, A. (2021/09/31). *TAP compromete-se a cumprir prazos de reembolsos de viagens canceladas*. Edição online do jornal Diário de Notícias. Disponível em:

<https://www.dn.pt/dinheiro/tap-compromete-se-a-reembolsar-atempadamente-14176225.html>

Menezes Cordeiro, A. (2008). *Introdução ao direito dos transportes*. Revista da Ordem dos Advogados, ano 68, vol. I. Disponível em:

<https://portal.oa.pt/publicacoes/revista/ano-2008/ano-68-vol-i/doutrina/antonio-menezes-cordeiro-introducao-ao-direito-dos-transportes/>

Menezes Cordeiro, A. (2010). *Tratado de Direito Civil Português*. Direito das Obrigações, vol. II, tomo II. Coimbra: Almedina.

Morais, D. (2021/02/21). *Notas sobre a proteção do passageiro no transporte ferroviário*. Revista de Direito Comercial, (pp. 351-428). Disponível em:

<https://static1.squarespace.com/static/58596f8a29687fe710cf45cd/t/603238fd579de85194ab4164/1613904127514/2021-05+-+0351-0428+-+LA-PV.pdf>

Pais de Vasconcelos. P. & Leitão Pais de Vasconcelos. P. (2020). *Direito Comercial*, vol. I, 2.^a ed. Coimbra: Almedina.

Pedreira, L. (1953). *O regime jurídico do transporte aéreo internacional segundo a Convenção de Varsóvia*. Revista da Ordem dos Advogados, ano 13, nº 3 e 4, (pp.94-123). Disponível em:

<https://portal.oa.pt/upl/%7Bece1eee2-e405-4bf0-a5c4-4036741a701b%7D.pdf>

Rodrigues, G. R. (2001). *As fontes Internacionais do Direito Aéreo – A situação da Legislação sobre a Aviação Civil em Portugal*. Dislivro.

Sousa, M. R. (2013). *O contrato de transporte aéreo da responsabilidade do transportador aéreo perante os passageiros*. Dissertação de Mestrado em Ciências

Jurídicas Empresariais. Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa.
Disponível em:

https://run.unl.pt/bitstream/10362/17318/1/MarcoSousa_2013.pdf.

Salinas, L. T. (1993). *Derecho Aeronáutico*. 2ª Edição. Bosch. Barcelona: Casa Editorial S.A.

Stroebel, B. T. (2021). *Cancelamento de Voos - Circunstâncias Extraordinárias e Indemnização*. Revista Eletrónica de Direito, nº 3, vol. 26. Disponível em:
https://cije.up.pt/client/files/0000000001/8-bruno-stroebel_1796.pdf

Trigo, M. G. (2003). *Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: A Convenção de Montreal de 1999 constitui um marco histórico*. Estudos em homenagem ao Professor Doutor Inocêncio Galvão Telles, vol. IV. Coimbra: Almedina.

Vicente, D. (2012). *Estudos de Direito Aéreo*. Coimbra: Coimbra Editora.

Jurisprudência

Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça da União Europeia:

Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, nos processos apensos C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-1 89/94 e C-190/94, datado de 8 de outubro de 1996 disponível em:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:61994CJ0178&from=NL>

Acórdão do tribunal de justiça da União Europeia (Quarta Secção), nos processos apensos C-402/07 e C-432/07, datado de 19 de novembro de 2009 disponível em:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:62007CJ0402>

Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (Terceira secção), datado de 4 de outubro de 2012, nos processos C-22/11, disponível em:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62011CJ0022>

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça da União Europeia (Terceira Secção), datado de 13 de janeiro de 2013, no processo C-12/11, disponível em:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=133245&doclang=PT>

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça da União Europeia (Grande Secção), no processo C-28/20, datado de 23 de março de 2021 disponível em:

<https://www.direitoemdia.pt/search/show/7767a1f835989d1f6ef3a4aa4a3aaf468bcbaca3fd028776af68546db30656f>

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça:

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça processo nº 5808/09.9TVLSB.L1.S1, relator Gregório Silva Jesus, datado de 20 de maio de 2014 disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/15fec722c45c6ef080257cdf0035c47d?OpenDocument>

Acórdãos do Tribunal da Relação de Lisboa

Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, processo nº 19037/17.4T8LSB.L1-6, relator Adeodato Brotas, datado de 12 de setembro de 2019, disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/c175a81a60ced1580258488002d7f06?OpenDocument>

Acórdãos do Tribunal da Relação do Porto

Acórdão do Tribunal da Relação do Porto processo nº 28171/15.4YIPRT.P1, relator Carlos Querido, datado de 06 de março de 2017 disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/-/B288A7A3F9990C55802580E4005260E7>

Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, processo nº 274/17.8T8AVR.P1, relatora Eugénia Cunha, datado de 08 de fevereiro de 2021 disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/1af045e0f3a44cd6802586960055018b?OpenDocument>