



**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

**COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA**

**PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO QUE ALTERA O REGULAMENTO (CE) N.º 261/2004 QUE ESTABELECE 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 E O REGULAMENTO (CE) N.º 2027/97 RELATIVO À RESPONSABILIDADE DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E RESPETIVA BAGAGEM [COM (2013) 130]**

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada 1526	Proc. n.º 02.08
Data: 013105110	N.º 301X

**PONTA DELGADA, 10 DE MAIO DE 2013**



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

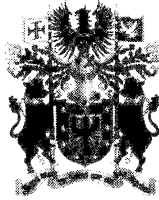
A Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 10 de Maio de 2013, na delegação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade de Ponta Delgada, e também por videoconferência com as delegações da Madalena e Vila do Porto, a fim de apreciar e dar parecer sobre a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece 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 e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem [COM (2013) 130].

### **CAPÍTULO I**

#### **ENQUADRAMENTO JURÍDICO**

A apreciação da presente iniciativa decorre do direito de audição da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores previsto no n.º 2 do artigo 229º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e, no caso em apreço, no n.º 4 do artigo 3º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio.

A Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, dispõe no âmbito do “acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia”, que quando esteja em causa matéria da competência das Assembleias Legislativas das Regiões Autónomas, deverão estas ser “consultadas em tempo útil” pela Assembleia da República, tendo em vista o respeito pelo princípio da subsidiariedade (n.º 4 do artigo 3º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio de 2012).



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Acresce que a norma supra referida é a concretização da alínea v) do n.º 1 do artigo 227.º da CRP, pois as regiões autónomas têm poderes para *“pronunciar-se, por sua iniciativa ou sob consulta dos órgãos de soberania, sobre as questões da competência destes que lhes digam respeito, bem como, em matérias do seu interesse específico, na definição das posições do Estado Português no âmbito do processo de construção europeia”*.

Também o n.º 1 e alínea c) do n.º 2 do artigo 122.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA) determina este direito de participação e audição da Região nos processos de formação da vontade do Estado Português no âmbito da construção europeia quando estejam em causa matérias que lhes digam respeito, as quais estão previstas – no que respeita à participação da Região na política externa da República – no n.º 2 do artigo 121.º do EPARAA.

### **CAPÍTULO II**

#### **APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE**

A presente Proposta de Regulamento visa, em termos genéricos, alterar o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem.

A iniciativa sustenta que “o Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem contribuíram de forma significativa para a proteção dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos em caso de perturbações nos seus planos de viagem devido a recusa de embarque, atrasos consideráveis, cancelamento de voos ou problemas com a bagagem.”

No entanto, entende-se que “Algumas das deficiências detetadas na aplicação dos direitos estabelecidos nos regulamentos impediram, contudo, a realização de todo o seu potencial em termos de proteção dos passageiros.”

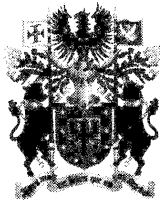
Daí que se defenda que “Para garantir uma aplicação mais coerente, efetiva e eficaz dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos na União, é necessário proceder a um conjunto de ajustamentos do atual quadro jurídico.”

Esta questão foi salientada no Relatório da Comissão, de 2010, sobre a Cidadania da UE, intitulado «Eliminar os obstáculos ao exercício dos direitos dos cidadãos da UE», que anunciava medidas no sentido de garantir um conjunto de direitos comuns, nomeadamente no que respeita aos passageiros dos transportes aéreos e a execução adequada desses direitos.”

Acresce que O **Livro Branco da Comissão sobre os Transportes**, adotado em 28 de março de 2011, refere, entre outras iniciativas, a necessidade de «uniformizar a interpretação e assegurar a aplicação efetiva e harmonizada da legislação da UE sobre os direitos dos passageiros, para garantir condições de concorrência equitativas e um padrão europeu de proteção dos utentes».

Por outro lado, na sua **Comunicação de 11 de abril de 2011**, a Comissão chamou a atenção para a variedade de interpretações das disposições do Regulamento (CE) n.º 261/2004 decorrente das zonas cinzentas e lacunas existentes no diploma atualmente em vigor e para a diversidade de aplicação pelos vários Estados-Membros. Além disso, no caso dos passageiros, é difícil fazer valer os seus direitos individuais.

Em 29 de março de 2012, o **Parlamento Europeu** adotou uma resolução em resposta à referida comunicação da Comissão.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O Parlamento Europeu considera que «a correta aplicação das regras existentes por parte dos Estados-Membros e das transportadoras, a implementação de vias de recurso suficientes e simples e a prestação de informação exata aos passageiros sobre os seus direitos devem constituir as pedras angulares para reconquistar a confiança dos passageiros».

O Parlamento Europeu lamenta que os organismos nacionais de execução nem sempre assegurem a efetiva defesa dos direitos dos passageiros.

No que se refere ao Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Parlamento Europeu convida a Comissão a apresentar uma proposta de clarificação dos direitos dos passageiros, em especial do conceito de «circunstâncias extraordinárias».

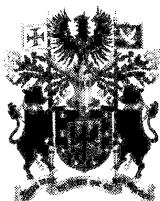
A regulamentação da UE deve ser totalmente conforme com a **Carta dos Direitos Fundamentais**. Mais especificamente, de acordo com o artigo 38.º, «as políticas da União devem assegurar um elevado nível de defesa dos consumidores». Entre outras disposições pertinentes, incluem-se o direito à proteção dos dados pessoais (artigo 8.º), a proibição de todas as formas de discriminação e a integração das pessoas com deficiência (artigos 21.º e 26.º) e o direito à ação e a um tribunal imparcial (artigo 47.º).

Por último, cumpre referir que a **jurisprudência** teve uma influência decisiva na interpretação do regulamento.

No processo C-344/04 (IATA), o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou a sua total compatibilidade com a Convenção de Montreal e as complementaridades existentes entre ambos os instrumentos jurídicos.

No processo C-549/07 (Wallentin-Herrman), o Tribunal considerou que um problema técnico numa aeronave não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias».

No Processo Sturgeon (Processos apensos C-402/07 e C-432/07), o Tribunal de Justiça da União Europeia declarou que, em caso de atraso considerável de no mínimo três horas na chegada, os passageiros têm direito a uma indemnização.

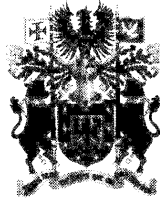


## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Assim, o objetivo da presente proposta é defender os interesses dos passageiros dos transportes aéreos, garantindo que as transportadoras aéreas asseguram um nível elevado de proteção dos passageiros em caso de perturbações durante a viagem, tendo simultaneamente em conta as implicações financeiras para o setor dos transportes aéreos e velando por que as transportadoras aéreas operem em condições uniformes num mercado liberalizado.

Nestes termos, a presente proposta visa materializar os seguintes objetivos:

1. Garantir uma execução efetiva e coerente dos direitos dos passageiros;
2. Clarificação dos seguintes princípios fundamentais:
  - a) Definição de circunstâncias extraordinárias;
  - b) Direito a indemnização em caso de atrasos consideráveis;
  - c) Direito a reencaminhamento;
  - d) Direito a assistência;
  - e) Perda de voo de ligação;
  - f) Reprogramação;
  - g) Atrasos na pista;
  - h) Proibição parcial da política de não-comparência;
  - i) Direito a informações.
3. Garantir sanções efetivas e coerentes;
4. Garantir o tratamento efetivo das reclamações e queixas individuais;
5. Reduzir os aspetos mais onerosos do Regulamento (CE) n.º 261/2004;
6. Assegurar uma melhor execução dos direitos dos passageiros em caso de problemas com bagagem; e

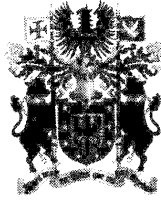


## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

7. Adaptar os limites de responsabilidade em conformidade com a inflação geral de preços.

Assim, em concreto, a presente iniciativa – conforme resulta do artigo 1.º – visa introduzir as seguintes modificações no Regulamento (CE) n.º 261/2004:

- i. Alterar os seguintes artigos:
- a) Artigo 2.º - “**Definições**”;
  - b) Artigo 3.º - “**Âmbito**”;
  - c) Artigo 4.º - “**Recusa de embarque**”;
  - d) Artigo 5.º - “**Cancelamento**”;
  - e) Artigo 6.º - “**Atrasos consideráveis**”;
  - f) Artigo 7.º - “**Direito a indemnização**”;
  - g) Artigo 8.º - “**Direito a reembolso ou reencaminhamento**”;
  - h) Artigo 9.º - “**Direito a assistência**”;
  - i) Artigo 10.º - “**Colocação em classe superior ou inferior**”;
  - j) *Artigo 11.º - “**Pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais**”;*
  - k) *Artigo 13.º - “**Direito a reparação**”;*
  - l) *Artigo 14.º - “**Obrigação de informar os passageiros**”;*
  - m) *Artigo 16.º - “**Execução**”;*
  - n) *Artigo 17.º - “**Relatório**”.*
  - o) *Anexo I – “**Lista não exaustiva de circunstâncias consideradas circunstâncias para efeitos do presente regulamento**”.*



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### ii. Aditar os seguintes artigos:

- a) Artigo 6.º-A – **“Perda de voo de ligação”**;
- b) Artigo 16.º-A – **“Reclamações e queixas dos passageiros”**;
- c) Artigo 16.º-B – **“Cooperação entre os Estados-Membros é a Comissão”**;
- d) *Artigo 16.º-C – “Procedimento de Comité”.*

Acrescentando o artigo 2.º que se pretende, igualmente, introduzir as seguintes modificações no Regulamento (CE) n.º 2027/97:

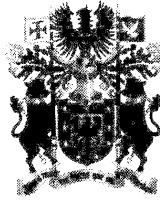
### i. Alterar os seguintes artigos:

- a) Artigo 3.º;
- b) Artigo 5.º;
- c) Artigo 6.º;
- d) Artigo 7.º;
- e) Anexo II – **“Responsabilidade da transportadora aérea pelos passageiros e pela respetiva bagagem”.**

### ii. Aditar os seguintes artigos:

- a) Artigo 6.º-A;
- b) Artigo 6.º-B;
- c) Artigo 6.º-C;
- d) Artigo 6.º-D;
- e) Artigo 6.º-E.





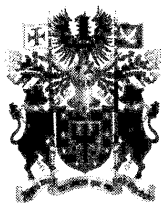
## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Por fim, cumpre referir que a presente iniciativa consagra, expressamente, que “O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.”

**Na generalidade a Comissão Permanente de Economia deliberou por unanimidade nada ter a opor ao presente diploma,**

**Para a especialidade, a Comissão Permanente de Economia, atentas as previsíveis repercussões da presente Proposta de Regulamento para a companhia aérea pública (SATA) sediada na Região Autónoma dos Açores, deliberou, por maioria, com os votos a favor dos Deputados do PS e BE e com a abstenção dos Deputados do PSD, pronunciar-se nos seguintes termos:**

1. A SATA é uma companhia aérea de capitais 100% públicos com características singulares, atenta a dispersão geográfica do arquipélago onde opera, aliada às respetivas obrigações de serviço público;
2. Daí que algumas alterações que se pretendem introduzir não se adequam à referida singularidade das operações regionais, uma vez que a Região Autónoma dos Açores é servida por nove (9) aeroportos, alguns com consideráveis limitações operacionais, pelo que isso terá que ser devidamente tido em atenção;
3. Assim, cumpre alertar para a imperiosa necessidade de se proceder a alterações no que concerne, principalmente, aos artigos infra referenciados, tendo em conta as considerações e questões abaixo elencadas:
  - a) Artigo 4.º (n.º 4) – Sendo impossível a recusa de embarque no regresso dos passageiros, em virtude da não utilização do início da viagem, deixa de ser possível a aplicação de taxas de no-show?



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Quanto aos passageiros que estão a iniciar a viagem, se já tiveram sido no-show, já poderá ser aplicada a referida taxa?

Por outro lado, consideramos que a impossibilidade da recusa de embarque devido à não utilização dos bilhetes na sua ordem sequencial, poderá aumentar o número de no-shows.

Adicionalmente, tendo em conta a nossa especificidade regional, os passageiros podem optar por efetuar alguns percursos, noutros meios de transporte e tal medida será penalizadora.

- b) Artigo 5.º (n.º 3) – Quanto à limitação da invocação de circunstâncias extraordinárias limitadas a 2 percursos da aeronave, realçamos a nossa especificidade operacional e no caso concreto da SATA Air Açores, com voos com durações médias de 30 minutos, em que no espaço de 4 horas se pode ter 8 voos.

Quando se verificar um atraso num determinado *leg* do equipamento, só poderão ser alegadas circunstâncias extraordinárias neste mesmo *leg* e no seguinte.

Ora, tal resultará num grande prejuízo para pequenas companhias, como é o caso da SATA, atenta a realidade arquipelágica e as inerentes limitações operacionais.

Assim, estamos mais uma vez na presença de um ordenamento desfasado, já que aparentemente foi elaborada a pensar apenas em grandes companhias aéreas, o qual a manter-se terá graves consequências para a SATA.

- c) Artigo 6.º (n.ºs 2 e 4) – Quando se verificar um atraso na primeira ligação do passageiro e que, por isso, causará a perda da ligação seguinte e, posteriormente, a reacomodação do passageiro só permitir a chegada



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

deste ao destino final 6 horas após o STD, quem deverá ser responsável pelo pagamento da indemnização?

A situação acima exposta é mais um exemplo em que não é tido em consideração as companhias aéreas regionais, que operam em aeroportos remotos e com reduzidas frequências, pelo que uma perda de ligação implica, quase sempre, uma pernoita e, conseqüentemente, o pagamento sistemático de indemnizações.

Nestes termos, solicita-se, uma vez mais, que seja respeitada a especificidade operacional dos Açores, evitando-se dessa forma graves conseqüências para a SATA.

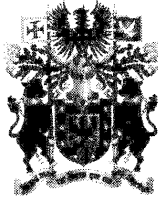
- d) Artigo 6.º-A (n.ºs 1 e 3) – O facto de uma perda de uma ligação advir de um atraso de um voo precedente, implicará custos que serão suportados pela companhia operadora da segunda ligação, que nada teve a ver com a perda da ligação e esta terá de assumir estes custos, os quais deveriam ser assumidos pela companhia que origina o atraso.

Assim, chama-se a atenção para os efeitos negativos desta alteração que poderá originar o fim dos acordos de *interline*, assim como, prejudicará os passageiros também a nível dos despachos de bagagens, aquando da existência de ligações curtas e suas transferências em grandes aeroportos.

Em relação às indemnizações verifica-se que existirá partilha de custos. Contudo, esta partilha não está prevista no artigo 6.º.

Não deveria existir? Ou não deveria ser assumida pela companhia que origina o atraso/perda de ligação?

E em relação às companhias envolvidas nas indemnizações, que não fazem parte do acordo de *interline*, como deverá ser efetuada esta partilha de custos?



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- e) Artigo 9.º (n.º 5) – Tendo em conta as Obrigações de Serviço Público nos Açores, deveria ser criada uma exceção, pois um mesmo avião efetua várias escalas e teremos alguns passageiros isentos de assistência e outros com direito a esta.

Ora, tal obviamente poderá gerar algum sentimento de discriminação por parte dos passageiros, pelo que deverá ser objeto da devida clarificação.

4. Face ao exposto, reiteramos que urge salvaguardar devidamente as singularidades de operacionalidade das pequenas companhias aéreas, entre as quais se inclui a SATA.

O Relator

---

José Ávila

O presente relatório foi aprovado, por unanimidade.

O Presidente

---

Francisco Vale César