

**Tribunal da Relação de Lisboa**

**Processo nº 299/24.7YUSTR.L1-PICRS**

**Relator:** PAULA MELO

**Sessão:** 26 Novembro 2025

**Número:** RL

**Votação:** UNANIMIDADE

**Meio Processual:** RECURSO PENAL

**Decisão:** PROVIDO

**CONTRA-ORDENAÇÃO**

**REGULAÇÃO**

**SECTOR AERONÁUTICO**

**INSUFICIÊNCIA DA MATÉRIA DE FACTO**

## Sumário

Sumário (da responsabilidade da relatora)

1. No âmbito de um recurso contraordenacional interposto para o tribunal da Relação, a verificação de qualquer dos vícios previstos no artigo 410.º, n.º 2, do Código de Processo Penal implica que o tribunal apenas possa anular a sentença recorrida e ordenar o respetivo reenvio, nos termos do artigo 75.º, n.º 2, alínea a), do Regime Geral das Contraordenações, não lhe sendo, por isso, permitido proceder à alteração da matéria de facto fixada na decisão recorrida.

2. No caso concreto, a sentença recorrida revela uma insuficiência da matéria de facto provada e não provada, para fundamentar adequadamente a decisão, não permitindo ao tribunal de recurso proceder à apreciação plena das questões submetidas. Por essa razão, impõe-se a anulação da decisão recorrida e o consequente reenvio dos autos, a fim de suprir as lacunas identificadas e permitir uma decisão devidamente sustentada.

## Texto Integral

Acordam na Seção da Propriedade Intelectual, Concorrência, Regulação e Supervisão do Tribunal da Relação de Lisboa:

\*

I – Relatório

O Digno Magistrado do Ministério Público, apresentou recurso da Sentença do Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão de 28.02.2025, nos termos

do qual foi decidido:

“Face ao exposto e pelos fundamentos expendidos, julgo totalmente procedente a impugnação judicial deduzida pela Recorrente LATAM AIRLINES, contra a decisão da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e, em consequência, decido absolvê-la da prática das duas infracções de que vinha acusada e que consistem:

a) na contra-ordenação aeronáutica civil grave prevista no art.º 9º, n.º 2, alínea c) do Decreto-Lei nº 109/2008, de 26 de Junho; e

b) na contra-ordenação aeronáutica civil, muito grave, prevista no artigo 12º, n.º 1, alínea a) do Decreto-Lei nº 293/2003, de 19 de Novembro com as alterações introduzidas pelo artigo 20.º do Decreto-Lei nº 208/2004, de 19 de Agosto, por violação da restrição de operações estabelecida no artigo 2º, n.º 1 da Portaria nº 303-A/2004, de 22 de Março, alterada pela Portaria nº 259/2005, de 16 de Março”.

\*

Inconformado com tal decisão, veio o Ministério Público, interpor recurso da mesma para este Tribunal da Relação, formulando as seguintes conclusões:

“1ª Para efeito do disposto no art. 11º, nº 6, do CP, os factos provados são insuficientes para afirmar que i) a arguida emitiu uma ordem ao comandante e ii) que este tomou decisão contrária a essa ordem, razão pela qual a decisão recorrida enferma do vício de insuficiência a que se refere o art. 410º, nº 2, a), do CPP.

2ª Uma vez que esta insuficiência permitiu ao TCRS dar como não provado que «5. A LATAM, ao actuar como actuou, não agiu com o cuidado a que estava adstrita e de que era capaz, não tendo tomado sequer consciência acerca das obrigações a que estava vinculada» e concluir que «A instrução ou ordem assim dada como provada é, por isso, apta a afastar a responsabilidade contra-ordenacional da Recorrente, não podendo os actos serem-lhe imputados, na medida em que quer a realização de aterragem fora da faixa horária, quer a alegada violação da restrição do período nocturno se deveu ao incumprimento de ordens e instruções expressas da Recorrente», verifica-se que a decisão enferma de erro notório na apreciação da prova - art. 410º, nº 2, c), do CPP.

Face ao exposto, a procedência do presente recurso implicará a nulidade da decisão, a alteração da matéria de facto provada, com a consequente responsabilidade e condenação da arguida pela prática das duas contraordenações pelas quais foi condenada pela ANAC, assim se fazendo Justiça”.

\*

Admitido o recurso, respondeu a LATAM AIRLINES e a ANAC apresentando as

seguintes conclusões:

ANAC

A. O Ilustre Procurador da República recorreu, e bem, da sentença do Tribunal a quo que julgou “(...) totalmente procedente a impugnação judicial deduzida pela Recorrente LATAM AIRLINES, contra a decisão da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e, em consequência, decido absolve-la da prática das duas infrações de que vinha acusada”.

B. O Tribunal a quo formou a sua convicção com base nos elementos documentais juntos pela LATAM na fase da impugnação, nomeadamente o documento n.º 1 da impugnação (fls. 149 dos autos, cujo teor que aqui se reproduz – v. linhas 642), dando relevância ao mesmo considerando que se tratou de uma “autorização” para o piloto-comandante prosseguir o voo de acordo com o operational flight plan.

C. Considerou, assim, o tribunal a quo que “(...) está em causa um documento reservado designadamente ao piloto comandante do voo e que consiste na autorização para o mesmo prosseguir o voo (...)” tendo o “(...) piloto-comandante de analisar o que consta no referido documento, lendo-o e por isso tomou conhecimento do seu teor”.

D. Considerando que o mesmo consubstanciava uma ordem expressa e direta por respeito ao voo em causa nos autos, emitida através de um documento dirigido ao piloto-comandante do voo para que este respeitasse o slot atribuído, “indicando inclusivamente maneiras para que o avião não chegasse mais cedo do que o previsto”.

E. Ora, como bem nota o Ilustre Procurador do Ministério Público nas suas alegações de recurso, o Tribunal a quo “considerou tratar-se de uma ordem ou instrução na aceção do art. 11º, nº 6, do CP.”

F. Sucede que, como refere o Ilustre Procurador do Ministério Público, “A decisão não contém informação acerca de eventual tomada de posição da arguida em relação ao comportamento do comandante ao nível da relação interna da empresa. Não sabemos se foi posto em marcha qualquer mecanismo de advertência ou outro que permita concluir pela falta de identificação da arguida com o sucedido. A tese do TCRS aparenta abrir a porta à impunidade das companhias aéreas: bastará que os seus departamentos de operações façam o habitual flight release, que culmina a programação do voo, do qual conste uma chamada de atenção para o dever de chegar dentro do slot.

G. E acrescenta, “Não são os pilotos mas as companhias aéreas as destinatárias das normas legais e regulamentares aeronáuticas, uma vez que são elas as responsáveis pelas operações aéreas.

H. Concluindo mesmo que, “A partir dos factos provados o TCRS extrapolou a

tomada de uma decisão pelo comandante contrária ao dever tutelado por aquelas duas contraordenações. No entanto esta extrapolação não foi suportada em factos. Em que circunstâncias de tempo, lugar e modo agiu o comandante? E porquê? Não

temos qualquer notícia sobre o concreto comportamento do comandante, que no caso de atuação em erro ou sob causas desculpantes da ilicitude e da culpa implica a neutralização da exclusão da responsabilidade da arguida apontada pelo TCRS.

I. Resulta dos pontos 1 e 2 da matéria de facto dada como provada que a LATAM tinha uma faixa horária atribuída para aterragem no Aeroporto Humberto Delgado no dia 4 de janeiro de 2020, às 06h35 UTC<sup>[1]</sup>, com a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-MSV, no entanto a operação veio a ser realizada pela aeronave identificada, às 05h54, tendo chegado a calços às 05h59 UTC.

J. E ao contrário do que decidiu o Tribunal a quo, não há qualquer evidência nos autos que o piloto-comandante, tenha atuado contra ordens ou instruções expressas da parte da LATAM.

K. Quanto ao carácter expresso das ordens ou instruções, este requisito não significa, conforme o Tribunal da Relação de Lisboa esclarece no Acórdão de 22.01.2024, proferido no processo n.º 119/23.0YUSTR, “(...) que as ordens ou instruções tenham de ser dadas apenas aos colaboradores em causa ou que tenha de estar

permanentemente um superior hierárquico a fiscalizar a sua atuação. Esta interpretação da lei não é compatível com o modo de funcionamento próprio das pessoas coletivas, que pressupõe evidentemente a repartição de tarefas, pelo que a capacidade da atuação dos seus agentes individuais deve poder ser conformada de forma geral, ou seja, mediante ordens ou instruções prévias dirigidas a um conjunto de colaboradores.”

L. Nessa medida, a pessoa coletiva fica sujeita à forma com os seus agentes individuais concretizam essas ordens ou instruções, assumindo as suas falhas.

M. Na mesma linha, esclareceu-se no acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 08.02.2023, processo n.º 149/22.9YUSTR, que a adequação surge como aspeto necessário, “cuja prova deve ser feita em moldes aptos a produzir no julgador a convicção de que, naquele quadro de violação contraordenacional específico, a pessoa coletiva deu as ordens ou instruções idóneas a garantir o cumprimento da obrigação, eximindo-se à responsabilidade pois, em tal contexto, que mais poderia fazer para impedir a prática da infração.”

N. Por sua vez, o requisito da imperatividade significa que as instruções ou ordens expressas têm de se consubstanciar em comandos imperativos, ou seja,

é necessário que se possa concluir que a pessoa coletiva não tolera efetivamente violações dessas ordens ou instruções e que os destinatários tenham noção disso.

Quanto à adoção deste entendimento veja-se o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 22.01.2024, processo n.º 119/23.0YUSTR.

O. No caso, não consta do documento n.º 1 junto aos autos, a indicação daquela que deve ser a atuação do operador na tipologia de circunstâncias que determinam o não cumprimento da hora da faixa horária atribuída. Ou seja, não decorre de tal documento o que a Recorrente poderia não tolerar caso as indicações ali expressas não fossem cumpridas.

P. No direito das contraordenações vale um conceito extensivo de autor, que se retira do artigo 16.º, n.º 1, do Regime Geral das Contraordenações. De acordo com este conceito é autor de uma contraordenação todo aquele que tenha prestado um contributo causal ou co-causal para a sua verificação, não sendo necessário distinguir entre modalidades de autoria.

Q. Adicionalmente, o art.º 3º, n.º 4 do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro é claro: “As pessoas colectivas e as entidades equiparadas referidas no número anterior são responsáveis pelas contra-ordenações aeronáuticas civis quando os factos tiverem sido praticados pelos titulares dos seus órgãos sociais, mandatários,

representantes ou trabalhadores no exercício das suas funções, em seu nome ou por sua conta.”.

R. A LATAM enquanto detentora da faixa horária, tinha o dever de assegurar o respeito pela mesma, pelo que tinha, por força da própria lei, um dever de garante. Para além disso, enquanto detentora da faixa horária podia pedir previamente a sua alteração ou, não sendo possível, podia desistir da mesma.

S. Por conseguinte, a Recorrente controlava o voo e controlava a faixa horária atribuída, sendo não só responsável pelos factos praticados pelo piloto-comandante, pelas razões expostas, como também por factos internos omissivos, em virtude do aludido conceito extensivo de autor.

T. Para que as ordens ou instruções expressas em sentido contrario sejam suscetíveis de afastar a responsabilidade da pessoa “é necessário que o agente conheça a ordem ou instrução, que necessariamente se há-de dirigir ao acto a praticar, que seja dada por quem de direito e que seja concreta, que represente um comando e

não uma mera sugestão ou recomendação e que esse comando seja perfeitamente perceptível pelo destinatário” (Germano Marques da Silva, in “Responsabilidade Penal das Pessoas Coletivas e dos seus Administradores e Representantes”, Verbo, 2009.)

U. No caso concreto, há um requisito que se considera não verificado, que

consiste na exigência de que a ordem ou instrução corporize um comando perceptível para o destinatário.

V. Mesmo que se admita que as ordens ou instruções podem ser transmitidas de forma geral e não para cada voo concreto é, em todo o caso, imperativo, à luz deste requisito, que as indicações transmitidas pela transportadora aérea – pessoa coletiva, sejam suscetíveis de ser percecionadas pelos destinatários como imperativas para aquela, no sentido de intransigência por parte da transportadora aérea, e que ao não obedecerem ou não seguirem as indicações transmitidas estão a agir por sua conta e risco.

W. Revelar intransigência significa que a transportadora aérea está disposta a extrair todas as consequências das violações das suas orientações ou ordens.

X. Assim, sem este sentido de imperatividade associado não se pode considerar que as ordens ou instruções transmitidas revelem uma vontade inequívoca da parte da transportadora aérea contrária aos factos praticados, e nessa medida, suscetível de afastar a sua responsabilidade.

Y. Não se extrai, do mencionado documento n.º 1 junto pela LATAM, as consequências (em termos de responsabilidade contratual, disciplinar e/ou contraordenacional) para a pessoa que praticou os factos (o piloto/comandante, como refere o Tribunal a quo) demonstrativa de que qualquer atuação em sentido contrário não será aceite pela transportadora aérea.

Z. Ou seja, não se extraem dos factos dados como provados (facto provado n.º 3, 4, 5 e 6 – linhas 642 a 651 – pág. 27 da sentença recorrida), quaisquer consequências, comunicações e determinações emitidas pela Recorrente. Isto, a Recorrente não indica as consequências associadas ao seu não cumprimento por parte dos colaboradores (o então piloto) da LATAM.

AA. Não restam dúvidas, assim, quanto à verificação de todos os elementos objetivos e subjetivos das contraordenações imputadas, pois que também não se verificam quaisquer causas de exclusão de ilicitude e da culpa.

BB. Termos em que é forçoso concluir que, caso o Tribunal a quo não tivesse errado notoriamente na apreciação da prova e tivesse dado como não provado, a decisão quanto às contraordenações teria sido diversa daquela que foi tomada.

CC. Por tudo quanto foi exposto, é por demais evidente que está em causa uma qualquer insuficiência produção de prova, completada com uma convicção pessoal da LATAM e a convicção firmada pelo Tribunal a quo sobre os factos – questões que se colocam no âmbito da livre apreciação da prova, cf. princípio inscrito no artigo 127.º do Código de Processo Penal.

DD. A sentença padece, assim, de um erro notório de apreciação da prova, bem como de uma consequente contradição entre factos provados e não provados, nos termos do artigo 410º do n.º 2 alíneas b) e c) do Código de

Processo Penal.

Nestes termos, e no mais que V. Ex.as mui doutamente suprirão, deve o recurso ser julgado procedente, assim se fazendo a Acostumada Justiça!

LATAM AIRLINES:

- a. Não se verifica o vício de insuficiência a que se refere o art. 410º nº 2 a) CPP porquanto o MP faz desse vício uma interpretação errada ao concluir que os “factos provados são insuficientes para afirmar aquilo que ficou provado” quando a correta interpretação desse vício é a de que a insuficiência só existe quando a factualidade provada não baste para fundamentar a solução de direito adotada, o que aqui não se verifica .
- b. O facto dado como provado (i.e. que a recorrente emitiu uma ordem ao piloto no sentido do cumprimento do slot de aterragem) não é insuficiente para dar como provado que a arguida emitiu uma ordem ao comandante, já que o facto provado corresponde exatamente à verificação de que essa ordem foi efetivamente dada.
- c. A matéria de facto provada basta para fundamentar a solução de direito adotada: tendo ficado provado que a Recorrente emitiu uma ordem ao piloto comandante no sentido do cumprimento do slot de aterragem está devidamente fundamentada a exclusão da responsabilidade da pessoa coletiva porque o agente (piloto comandante) actuou contra ordens ou instruções expressas de quem de direito.
- d. Aquilo que o MP pretende é uma impugnação da matéria de facto provada mas isso está-lhe vedado pelos art. 66º e 75º RGCO dos quais resulta o impedimento ao recurso da matéria de facto nos processos contraordenacionais.
- e. Nada nos autos permite desqualificar, como o MP pretende, o documento flight release numa mera recomendação, quando tal documento, pela sua natureza e dos dados que contem, constitui o documento que autoriza, do ponto de vista do planeamento pela companhia aérea, a descolagem, voo e aterragem que o piloto, na qualidade de agente da pessoa coletiva, deve executar nos exatos termos em que foi planeado sob pena de violação das regras, controlos e verificações exigidas em cada país.
- f. As ordens e instruções contidas no flight release que é fornecido ao piloto comandante do voo não carecem de qualquer outro ato para “garantia do controlo da não realização do resultado”, ao contrário do que o MP invoca, sendo a mera determinação dos termos em que o voo deve ser executado, “ a ordem”, suficiente para demonstrar que a companhia aérea planeou adequadamente o voo e que compete ao piloto executá-lo nos termos planeados
- g. Nada na lei exige mais do que a existência (e conhecimento) de ordem

expressa emanada pela pessoa coletiva para que a exclusão de responsabilidade opere, sendo a jurisprudência absolutamente unívoca nesse sentido.

h. A tese do MP no sentido de que o tribunal a quo tinha de indagar sobre o concreto comportamento do comandante porque a existência de eventual erro ou causas desculpantes implicariam a neutralização da exclusão da responsabilidade da arguida é absolutamente improcedente pois (i) nada na lei exige que para operar a exclusão de responsabilidade da pessoa coletiva o tribunal tenha de indagar das razões ou motivações que levaram o agente individual a agir como agiu e (ii) tal erro ou causas desculpantes apenas terão consequências em sede de apuramento da responsabilidade contraordenacional individual do próprio piloto e não qualquer efeito de “neutralização” da exclusão da responsabilidade pessoa coletiva, como o MP pretende.

i. Só existe erro notório na apreciação da prova quando o tribunal a valora contra as regras da experiência comum ou contra critérios legalmente fixados, aferindo-se o requisito da notoriedade pela circunstância de não passar o erro despercebido ao cidadão comum, por ser grosseiro, ostensivo, evidente, o que não se verifica no presente caso em que (i) o MP não justifica qual o erro notório na apreciação da prova que considera existir e (ii) tendo em conta os factos dados como provados, os quais são absolutamente cristalinos e evidentes no sentido de ter sido dada uma ordem/instrução ao piloto que este não cumpriu, dita a lei que terá de se concluir pela aplicação da regra prevista no art. 11º nº 6 CPP e, como tal, pela exclusão de responsabilidade da pessoa coletiva não podendo os actos serem-lhe imputados, na medida em que quer a realização de aterragem fora da faixa horária, quer a alegada violação da restrição do período nocturno se deveu ao incumprimento de ordens e instruções expressas da pessoa coletiva Arguida.

j. Por isso, a sentença recorrida concluiu de forma absolutamente correta, não merecendo qualquer reparo, tendo o Tribunal a quo efetuada uma correta aplicação do Direito, assim como uma correta interpretação da prova produzida, pelo que deve ser mantida integralmente devendo julgar-se o presente recurso totalmente improcedente.

\*

Neste Tribunal da Relação, a Exma. Senhora Procuradora Geral Adjunta, tomou posição, no sentido de:

“Aderir à resposta do MP da 1.ª instância”.

\*

Os autos foram à conferência.

\*



## II - Questões a decidir

- Os factos provados são insuficientes para afirmar que i) a arguida emitiu uma ordem ao comandante e ii) que este tomou decisão contrária a essa ordem, razão pela qual a decisão recorrida enferma do vício de insuficiência a que se refere o art. 410º, nº 2, a), do CPP.

- Existe erro notório na apreciação da prova - art. 410º, nº 2, c), do CPP.

\*

## III - Fundamentação

### A - Factos provados

1. A Recorrente LATAM é uma operadora regular nos Aeroportos Portugueses;
2. Tinha uma faixa horária atribuída para aterragem do voo JJ8146 no Aeroporto Humberto Delgado no dia 4 de Janeiro de 2020, às 06h35 UTC , com a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula (...), no entanto a operação veio a ser realizada pela aeronave identificada, às 05h54, tendo chegado a calções às 05h59 UTC [\[2\]](#);
3. O referido voo, com partida de São Paulo (GRU), estava programado para chegar a Lisboa às 06:35 LT de dia 04 de Janeiro de 2020;
4. O voo partiu de São Paulo às 20:23 LT (17:23 UTC), com 7 minutos de diferença (adiantado) face à hora programada;
5. A Recorrente, por intermédio da sua Direcção de Operações, emitiu uma ordem ao piloto comandante, o qual dela teve conhecimento, ordem essa que consistia expressamente na necessidade do voo JJ8146 com saída prevista de São Paulo, Brasil, pelas 17:30 (UTC) do dia 3 de Janeiro de 2020 e chegada prevista a Lisboa no dia 04 de Janeiro de 2020, às 06h35 UTC, com a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula (...), respeitar o horário de chegada a Lisboa às 06h35 UTC, a fim de ser cumprido o slot de aterragem;
6. Nessa sede, foi também determinado pela mesma Direcção de Operações que os tempos de taxi out e de flight time fossem monitorizados de modo a evitar uma chegada antecipada e que a gestão do voo fosse feita para que a aterragem ocorresse no horário do slot programado ou o mais próximo do mesmo;
7. É desconhecida a obtenção de benefícios económicos pela Latam da presente situação;
8. Quanto à existência de antecedentes contra-ordenacionais, a LATAM já foi condenada por decisão, da ANAC, que se tornou definitiva em 09 de Abril de 2021, no âmbito do Proc. CO 76/2020, no pagamento de coima no montante de € 2.000,00, a título de negligência, por violação da norma do artigo 7º n.º 1 DL 10/2004, de 9 de Fevereiro.
9. Por respeito ao ano de 2023, a sucursal da Recorrente em Portugal apresentou vendas e serviços prestados no valor de € 822.709,13, um

resultado líquido do período negativo de € 9.378.567,15, tendo ao seu serviço, em média, cinco colaboradores.

#### B-Factos não provados

1. O benefício retirado pela arguida traduz-se na realização dos voos e de não ter atrasado ou mesmo cancelado a operação, o que implicava custos acrescidos com o cumprimento do regulamento dos direitos dos passageiros, não só ao nível da prestação de assistência, como eventuais compensações financeiras àqueles, e todo o custo associado a uma alteração da operação com handling, tripulações, etc.;
2. A Latam tinha programado o procedimento STAR NAKOS 8A, com entrada pela posição NAKOS.
3. Durante o voo, a Latam foi instruída, pelo Controlo de Tráfego Aéreo, para voar directo PESEX, o que encurtou o tempo de voo em mais de 10 minutos;
4. O voo tinha aterragem prevista na Pista 21, tendo essa sido alterada pelo Controlo de Tráfego Aéreo para a Pista 03, com redução do tempo programado de voo;
5. A LATAM, ao actuar como actuou, não agiu com o cuidado a que estava adstrita e de que era capaz, não tendo tomado sequer consciência acerca das obrigações a que estava vinculada.

\*

#### IV - O Direito

O âmbito dos recursos é delimitado pelas conclusões formuladas na motivação, sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso (cf. os artigos 119º, 123º, n.º 2 e 410º, n.º 2, als. a), b) e c) do Código de Processo Penal), e atento o disposto no artigo 75º n.º 1 do DL n.º 433/82, de 27/10 (RGCO) este Tribunal apenas conhece de matéria de direito.

\*

Importa recordar que estando em causa o recurso da decisão judicial que conheceu da impugnação judicial de uma decisão administrativa proferida em processo de contraordenação, o disposto no artigo 75º, n.º 1, do DL n.º 433/82, de 27/10 (RGCO) estabelece que “se o contrário não resultar deste diploma, a 2.ª instância apenas conhecerá da matéria de direito, não cabendo recurso das suas decisões”.

Não obstante, o artigo 410.º, n.º 2, do Código Processo Penal, aplicável por força do artigo 41.º do RGCO, determina que “mesmo nos casos em que a lei restrinja a cognição do tribunal de recurso a matéria de direito, o recurso pode ter como fundamentos, desde que o vício resulte do texto da decisão recorrida, por si só ou conjugada com as regras da experiência comum:

- a) a insuficiência para a decisão da matéria de facto provada;
- b) a contradição insanável da fundamentação ou entre a fundamentação e a

decisão;

c) erro notório na apreciação da prova.”

Ora, é com base nestas disposições que se suscita a intervenção deste tribunal.

Vejamos se lhe assiste razão.

Para se verificar a insuficiência da matéria de facto para a decisão, “a matéria de facto apurada no seu conjunto terá de ser incapaz para, em abstrato, sustentar a decisão condenatória ou absolutória tomada pelo tribunal. “A afirmação do vício ora em causa, importa, sim, sempre, uma adequada perspectiva do objecto do processo, cujos confins são fixados pela acusação e/ou pronúncia complementada pela pertinente defesa. (...) Se se constatar que o tribunal averiguou toda a matéria postulada pela acusação/defesa pertinente – afinal o objecto do Processo – ainda que toda ela tenha porventura obtido resposta de «não provado», então o vício de insuficiência está afastado. Os factos pertinentes obtiveram resposta do tribunal, a matéria de facto é bastante para a decisão”.

Assim, apenas quando da própria decisão não decorrem elementos fácticos suficientes para que se possa adotar aquela solução jurídica, em virtude de o Tribunal ter deixado de dar resposta a um facto essencial que integre o objeto do processo, é que se poderá considerar estarmos perante uma insuficiência da matéria de facto.

Nesta medida, “a insuficiência para a decisão da matéria de facto provada não se confunde com a insuficiência da prova para a matéria de facto dada como provada: ali, o que se critica é o facto de o tribunal não ter investigado e apreciado todos os factos que podia e devia, carecendo a decisão de direito de suporte fáctico bastante; aqui, censura-se o facto de o tribunal ter dado como provados factos sem prova suficiente”(cfr. Ac. do STJ de 7 de junho de 2023, proferido no âmbito do processo 8013/19.2T9LSB.L1.S1, in [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

Tal vício ocorre, assim, quando analisada a peça processual, a conclusão nela contida extravasa as premissas por a matéria de facto provada ser insuficiente para fundamentar a solução de direito encontrada, sempre na economia da decisão.

Por sua vez, a contradição insanável da fundamentação ou entre a fundamentação e a decisão, apenas se verificará quando, analisada a matéria de facto, se chegue a conclusões antagónicas entre si e que não possam ser ultrapassadas, ou seja, quando se dá por provado e como não provado o mesmo facto, quando se afirma e se nega a mesma coisa ao mesmo tempo, ou quando, simultaneamente, se dão como provados factos contraditórios ou quando a contradição se estabelece entre a fundamentação probatória da matéria de facto, sendo ainda de considerar a existência de contradição entre

a fundamentação e a decisão.

O STJ, sobre a alínea b) do n.º 2 do artigo em análise, decidiu que abrange “dois vícios distintos:

- A contradição insanável da fundamentação; e
- A contradição insanável entre a fundamentação e a decisão.

No primeiro caso incluem-se as situações em que a fundamentação desenvolvida pelo julgador evidencia premissas antagónicas ou manifestamente inconciliáveis. Ocorre, por exemplo, quando se dão como provados dois ou mais factos que manifestamente não podem estar simultaneamente provados ou quando o mesmo facto é considerado como provado e como não provado. Trata-se de “um vício ao nível das premissas, determinando a formação deficiente da conclusão”, de tal modo que “se as premissas se contradizem, a conclusão logicamente correcta é impossível”. Por seu turno, a contradição entre a fundamentação e a decisão abrange as situações em que os factos provados ou não provados colidem com a fundamentação da decisão. É o vício que se verifica, por exemplo, quando a decisão assenta em premissas distintas das que se tiveram como provadas. Finalmente, o erro notório na apreciação da prova “consiste num vício de apuramento da matéria de facto, que prescinde da análise da prova produzida para se ater, somente, ao texto da decisão recorrida, por si ou conjugado com as regras da experiência comum.

Na lição do Prof. Germano Marques da Silva, regras da experiência comum, “são generalizações empíricas fundadas sobre aquilo que geralmente ocorre. Tem origem na observação de factos, que rotineiramente se repetem e que permite a formulação de uma outra máxima (regra) que se pretende aplicável nas situações em que as circunstâncias fáticas sejam idênticas. Esta máxima faz parte do conhecimento do homem comum, relacionado com a vida em sociedade.”. In “Curso de Processo Penal”, Verbo, 2011, Vol. II, pág. 188. Verifica-se o erro notório na apreciação da prova quando no texto da decisão recorrida se dá por provado, ou não provado, um facto que contraria com toda a evidência, segundo o ponto de vista de um homem de formação média, a lógica mais elementar e as regras da experiência comum.

Existe, designadamente, “... quando se dá como provado algo que notoriamente está errado, que não podia ter acontecido, ou quando, usando um processo racional e lógico, se retira de um facto dado como provado uma conclusão ilógica, arbitrária e contraditória, ou notoriamente violadora das regras da experiência comum, ou ainda quando determinado facto provado é incompatível ou irremediavelmente contraditório com outro dado facto (positivo ou negativo) contido no texto da decisão recorrida”. – ( cfr.

Conselheiros Leal-Henriques e Simas Santos, obra citada, 2.º Vol., pág. 740 e,

no mesmo sentido, entre outros, os acórdãos do STJ de 4-10-2001 (CJ, ASTJ, ano IX, 3º, pág.182 ) e acórdão da Rel. Porto de 27-9-95 ( C.J. , ano XX , 4º, pág. 231).

Por esta razão, na fundamentação da sentença, para além da enumeração dos factos provados e não provados, deve constar uma exposição, tanto quanto possível completa, ainda que concisa, dos motivos de facto que fundamentam a decisão, com indicação e exame crítico das provas que serviram para formar a convicção do tribunal (art. 374.º, n.º 2 do Código de Processo Penal).

Este erro na apreciação da prova tem de ser ostensivo, que não escapa ao homem com uma cultura média.

Dito de outro modo, o requisito da notoriedade do erro afere-se pela circunstância de não passar despercebido ao juiz “normal”, ao juiz dotado da cultura e experiência que deve existir em quem exerce a função de julgar, devido à sua forma grosseira, ostensiva ou evidente (cfr. Prof. Germano Marques da Silva, in Curso de Processo Penal, Vol. III, Verbo, 2ª Ed., 341) (cfr. Ac. TRC de 10 de julho de 2018, proferido no âmbito do processo n.º 26/16.2GESRT.C1, in [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

Tais vícios têm, como se assinalou, que resultar da decisão recorrida, por si mesma ou conjugada com as regras da experiência comum, tratando-se, assim, de vícios intrínsecos da decisão que, por isso, quanto a eles, terá que ser autosuficiente.

Mas não pode incluir-se na insuficiência da matéria de facto, no erro notório na apreciação da prova, ou na contradição insanável da fundamentação, a sindicância que os recorrentes possam pretender fazer/effectuar à forma como os factos dados como provados foram julgados ou enquadrados juridicamente ou sequer àquela como o Tribunal Recorrido valorou a prova produzida perante si, valoração que aquele tribunal é livre de fazer, de harmonia com o preceituado no artigo 127.º, do Código Processo Penal.

Dito de outra forma, aqueles vícios têm de resultar do texto da decisão recorrida e não de elementos processuais a ela estranhos, ainda que produzidos no âmbito da discussão judicial do caso, designadamente depoimentos testemunhais, pelo que a insuficiência da matéria de facto provada, a contradição insanável da fundamentação, ou contradição entre a fundamentação e a decisão e o erro notório na apreciação da prova devem resultar de per si do texto da decisão recorrida e ser analisados em função do aí consignado, conjugado com as regras de experiência.

“Por isso, fica excluída da previsão do preceito toda a tarefa de apreciação e ou valoração da prova produzida, em audiência ou fora dela, nomeadamente a valoração de depoimentos, mesmo que objecto de gravação, documentos ou outro tipo de provas, tarefa reservada para o conhecimento do recurso em

matéria de facto” (CCP Comentado, 3.<sup>a</sup> Ed revista, António Henriques Gaspar e outros, p. 1291), objecto de recurso que em matéria contraordenacional está excluído do Tribunal de 2.<sup>a</sup> instância, conforme decorre do referido art. 75.<sup>o</sup> n.<sup>o</sup> 1 do RGCO.

Cumpra também referir o seguinte:

Antes de darmos continuidade à análise dos vícios que foram invocados, torna-se necessário esclarecer previamente uma questão fundamental: importa determinar se o presente tribunal ad quem possui poderes para proceder à alteração da matéria de facto fixada na sentença recorrida ou se, pelo contrário, verificando-se os vícios que lhe são apontados, a solução adequada deverá passar pela simples anulação da decisão e pela consequente determinação de reenvio do processo. Esta clarificação prévia é essencial, pois condiciona o âmbito da intervenção deste tribunal e define o modo como deverão ser apreciadas as irregularidades suscitadas.

A resposta a esta questão foi discutida e decidida no processo 286/23.2YUSTR.L1, no qual a presente Relatora, subscreveu como segunda Adjunta.

Depois de profunda reflexão, chegamos à conclusão de que a alterabilidade da matéria de facto por este tribunal ad quem não é juridicamente admissível. É verdade que se poderia sustentar, a possibilidade de alteração da matéria de facto com base no disposto nos artigos 410.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 2, 426.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 1, e 431.<sup>o</sup>, alínea a), todos do Código de Processo Penal.

Na verdade, o disposto no artigo 431.<sup>o</sup> do Código do Processo Penal foi concebido para o processo penal, processo no qual “as relações conhecem de facto e de direito” (artigo 428.<sup>o</sup>).

Efectivamente, em sede contraordenacional, como já supra foi referido, o tribunal da relação apenas conhece de Direito (artigo 75.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 1, do Regime Geral das Contraordenações), tal como ocorre, em regra, com o STJ.

Assim sendo, não nos parece que o disposto no artigo 431.<sup>o</sup>, al. a), do Código do Processo Penal, seja aqui aplicável.

Neste sentido, também se pronunciou o Acórdão de Uniformização do STJ n.<sup>o</sup> 3/2019, na respetiva fundamentação: “estando perante um tribunal cujos poderes de cognição estão limitados à matéria de direito, após a verificação da ocorrência de alguns dos vícios deverão os autos ser remetidos à 1.<sup>a</sup> instância, nos termos do art. 426.<sup>o</sup>, do CPP, por força do disposto no art. 75.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> [2], al. b), do RGCO.”.

Desta feita, esclarece-se que caso este tribunal julgue existir qualquer um dos vícios previstos no artigo 410.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 2, do Código do Processo Penal, apenas poderá anular a sentença recorrida e determinar o respetivo reenvio, ao abrigo do disposto no artigo 75.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 2, al. b), do RGCO.

\*

Vem alegado pelo Ministério Público, que os factos provados são insuficientes para afirmar que i) a arguida emitiu uma ordem ao comandante e ii) que este tomou decisão contrária a essa ordem, razão pela qual a decisão recorrida enferma do vício de insuficiência a que se refere o art. 410º, nº 2, a), do CPP.

A sentença recorrida deu como provados, para o que aqui interessa, os seguintes factos:

1. A Recorrente LATAM é uma operadora regular nos Aeroportos Portugueses;
2. Tinha uma faixa horária atribuída para aterragem do voo JJ8146 no Aeroporto Humberto Delgado no dia 4 de Janeiro de 2020, às 06h35 UTC , com a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula (...), no entanto a operação veio a ser realizada pela aeronave identificada, às 05h54, tendo chegado a calções às 05h59 UTC [\[3\]](#);
3. O referido voo, com partida de São Paulo (GRU), estava programado para chegar a Lisboa às 06:35 LT de dia 04 de Janeiro de 2020;
4. O voo partiu de São Paulo às 20:23 LT (17:23 UTC), com 7 minutos de diferença (adiantado) face à hora programada;
5. A Recorrente, por intermédio da sua Direcção de Operações, emitiu uma ordem ao piloto comandante, o qual dela teve conhecimento, ordem essa que consistia expressamente na necessidade do voo JJ8146 com saída prevista de São Paulo, Brasil, pelas 17:30 (UTC) do dia 3 de Janeiro de 2020 e chegada prevista a Lisboa no dia 04 de Janeiro de 2020, às 06h35 UTC, com a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula (...), respeitar o horário de chegada a Lisboa às 06h35 UTC, a fim de ser cumprido o slot de aterragem;
6. Nessa sede, foi também determinado pela mesma Direcção de Operações que os tempos de taxi out e de flight time fossem monitorizados de modo a evitar uma chegada antecipada e que a gestão do voo fosse feita para que a aterragem ocorresse no horário do slot programado ou o mais próximo do mesmo; (sublinhado nosso).

E como não provado, para o que aqui interessa:

“A LATAM, ao actuar como actuou, não agiu com o cuidado a que estava adstrita e de que era capaz, não tendo tomado sequer consciência acerca das obrigações a que estava vinculada”.

A sentença recorrida relativamente aos pontos 5. e 6. dos factos provados, na motivação da decisão da matéria de facto refere:

“Os factos provados n.ºs 5 e 6 também decorrem do teor do documento n.º 1 da impugnação (fls. 149).

Com efeito, está em causa um documento reservado designadamente ao piloto comandante do voo e que consiste na autorização para o mesmo prosseguir o

voo de acordo com o operational flight plan.

Por isso, tendo em vista a natureza do documento, temos de concluir com base em lógica de normas de razoabilidade e de normalidade que o piloto comandante teve de analisar o que consta do referido documento, lendo-o e por isso tomou conhecimento do seu teor.

Nessa sede, estando o voo devidamente identificado, é feita uma nota de “Atenção”, onde se alude expressamente à existência da ordem dada como provada, provinda da Direcção de Operações, ordem essa que é justificada com o receio da Recorrente em ver cancelada a operação em causa no futuro, por via de ter sido já “multada” noutras situações.

Essa mesma ordem foi trazida à colação internamente pelos próprios trabalhadores da Arguida, logo dois dias depois dos factos em causa, quando esta pretendeu apurar a justificação de ter sido efectuada a aterragem fora do slot atribuído (vide fls. 163 a 167), o que nos adensa a convicção sobre a veracidade do que se apôs nos factos provados sob análise, não existindo qualquer tipo de evidencia de manipulação da prova apresentada. O documento antes surge de forma espontânea, dentro das próprias comunicações internas entre trabalhadores da Recorrente.

A ANAC desconsiderou o documento porque, se bem percebemos, o mesmo não está assinado.

Ora, por um lado, a prova em causa está sujeita à livre apreciação do julgador, não sendo pelo facto de não estar assinado que o documento deixa de poder ser valorado positivamente, no âmbito do processo contra-ordenacional, tal como resulta do n.º 1 do artigo 164.º e artigo 127.º do CPP, ex vi do n.º 1 do artigo 41.º do RGCO.

O mesmo resulta do disposto no n.º 1 do artigo 373.º e do artigo 366.º do Código Civil, em que os documentos não assinados são apreciados livremente pelo tribunal.

Apesar de se desconhecer o motivo pelo qual não se mostra assinado, o certo é que pelo motivos que já indicámos, nada nos autos nos indica que o documento tivesse sido manipulado ou forjado ou que não foi o documento utilizado pelo piloto comandante como documento de autorização para realizar o voo. Reforçamos que, apenas 2 dias depois do ocorrido, esse mesmo documento era referido internamente pelos trabalhadores da Recorrente como sendo o que operacionalizou a situação sob análise e que deu autorização para a operação de voo ocorrer, nenhuma dúvida sendo colocada quanto a tal. Por isso, entendemos que o documento é idóneo a formar a convicção do tribunal, como formou”.

Refere, igualmente a sentença, relativamente à fundamentação do ponto 5 dos factos dados como não provados:



“Finalmente, o facto não provado n.º 5, que tem que ver com os elementos subjectivos das infracções que são imputadas à Recorrente. Pertencendo esses elementos subjectivos ao foro interno dos agentes que actuam em nome da Recorrente, apenas podem ser captados através de factos materiais que lhe dêem expressão plástica, segundo as regras da experiência comum.

Ora, os deveres que estão em causa consubstanciam-se, de forma muito lata, na realização da operação dentro da faixa horária atribuída e não operar em violação das restrições do período nocturno fixadas para o Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa.

Analizando novamente o teor do documento n.º 1 da impugnação (fls. 149), verificamos que, ao contrário do que é defendido pela ANAC, a Recorrente, através estava vinculada.

Tanto estava que emanou uma ordem expressa e directa por respeito ao voo em causa nos autos, em sede de um documento reservado ao piloto comandante do voo, para que fosse cumprido o slot atribuído, indicando inclusivamente maneiras para que o avião não chegasse mais cedo do que o previsto (hora coincidente com o slot) ou pelo menos não chegasse muito mais cedo.

Sucede, porém, que o piloto, mesmo sabendo dessa ordem, porque a mesma constava de um documento que o autorizava a prosseguir o voo, sendo certo que esse voo efectivamente prosseguiu (caso contrário as contra-ordenações em causa nem sequer se poderiam ter verificado), decidiu aterrar 41 minutos antes da hora do slot, não gerindo, como lhe tinha sido determinado, o voo de modo a que não ocorresse um adiantamento tão expressivo, o que implicou não só a violação do slot como a operação ocorreu em período nocturno restrito.

Poder-se-ia pensar que a Recorrente não foi bem explícita quando referiu que a gestão do voo devia ser feita para que a aterragem ocorresse no horário do slot programado ou o mais próximo do mesmo e que esta última expressão poderia ser dúbia para o piloto comandante.

Porém, consideramos que não existe qualquer possibilidade de erro ou engano. Na verdade, 41 minutos de diferença entre o permitido e o não permitido não é um período que se possa apelidar de “próximo”, segundo regras de normalidade.

Depois, na área da aviação civil os usos e costumes ditam que o que poderá ser considerado “próximo” são desfasamentos temporais de 15 minutos. Na verdade, de acordo com o ponto 2.3.2.1 da EUR Regional Supplementary Procedures (SUPPS) (Doc 7030), “Any changes to the EOBT (estimated off-block time) of more than 15 minutes for any IFR (instrument flight rules) flight within the IFPZ (instrument flight rules zone) shall be communicated to the

IFPS ” (tradução livre: “quaisquer alterações no EOBT (tempo estimado de saída de calços) de mais de 15 minutos para qualquer voo IFR (regras de voo por instrumentos) dentro da IFPZ (Região EUR ICAO conhecida como Zona IFPS) devem ser comunicadas ao IFPS (Sistema de Processamento do Plano de Voo Inicial).

Daqui decorre uma tolerância indirecta relativamente discrepâncias temporais de 15 minutos, não sendo necessário comunicar ao IFPS atrasos até 15 minutos (apesar de falarmos de realidades diversas – planos de voo e slots ou faixas horárias).

Assim sendo, quando o piloto, à mingua de outros factos que tenham sido provados e que possam arredar regras de normalidade e de experiência comum, decide aterrar às horas que aterrou, tinha necessariamente conhecimento de que estava a violar a ordem emanada pelo departamento da Recorrente responsável pela gestão das operações. Quem decide o que tal funcionário decidiu, age porque assim quer, o que se traduz numa acção querida por si.

Ora, a acção do piloto comandante não pode ser assim considerada como representativa da vontade da pessoa colectiva Arguida, afastando-se da sua estrutura interna e da vontade que essa estrutura interna representou na situação em concreto.

Ao contrário, a Recorrente, através da Direcção de Operações, ao ter tido o cuidado de dirigir uma ordem ao funcionário concreta, especifica à situação, no sentido de ser respeitada a faixa horária ou de, pelo menos, não se afastar muito dela, indicando inclusivamente o que deveria ser feito para esse desiderato, agiu de forma cautelosa, com os cuidados que lhe eram exigíveis na situação em concreto, não lhe podendo ser assacada culpa numa situação em que o trabalhador se afastou bruscamente das concretas e específicas ordens por si emanadas”.

Cumpre-nos referir o seguinte: Entendemos ser invulgar a insistência da companhia aérea em não chegar antes da hora, e não, em não chegar depois. Quem viaja de avião inúmeras vezes em cada ano bem sabe, que os aviões chegam atrasados.

E tal acontece em crescendo, face ao agravamento das condições de operação e aumento exponencial do uso do espaço aéreo e da saturação dos aeroportos. Nos casos contados e muito residuais em que os aviões chegam antes, tal dificilmente passa os dez minutos.

Se assim é, porquê a «ordem» focada apenas nos atrasos do n.º 6 dos factos provados? Porquê tanta preocupação com não chegar cedo num vôo com a duração de 9h30m sujeito a todas as vicissitudes de uma travessia do Oceano Atlântico?

Após uma análise criteriosa da sentença recorrida, concluímos que, efetivamente, os factos dados como provados, nos pontos 5 e 6 não se verificam suficientes, para se concluir que a arguida emitiu uma ordem ao comandante, sendo tal afirmação conclusiva e insuficiente.

Efectivamente, e apesar da fundamentação supra exposta, fica a dúvida, se efetivamente tal indicação ao piloto-comandante, consubstanciou uma efetiva ordem. O tribunal a quo, deveria ter melhor escarpelado, o conteúdo, tipo e consequências que advieram ao piloto-comandante, para se concluir que efectivamente estamos perante uma ordem.

Como refere o Ilustre Procurador da República, nas alegações de recurso, com as quais, nesta parte concordamos: “A ordem não é um cheque em branco cuja satisfação esteja sujeita ao total critério do agente. A decisão não contém informação acerca de eventual tomada de posição da arguida em relação ao comportamento do comandante ao nível da relação interna da empresa. Não sabemos se foi posto em marcha qualquer mecanismo de advertência ou outro que permita concluir pela falta de identificação da arguida com o sucedido. A tese do TCRS aparenta abrir a porta à impunidade das companhias aéreas: bastará que os seus departamentos de operações façam o habitual flight release, que culmina a programação do voo, do qual conste uma chamada de atenção para o dever de chegar dentro do slot.”

Na verdade, cumpre escarpelar, a natureza da “ordem” em questão; a forma como as ordens são configuradas; se foi configurado como tal por parte do piloto-comandante; as razões porque a violou, caso tenha sido percebida como tal; e se daí adveio alguma tomada de posição da arguida em relação ao comportamento do comandante ao nível da relação interna da empresa, para se poder concluir que foi efectivamente dada uma ordem, e o porquê da ordem se referir à chegada antecipada.

Efectivamente, o conceito em causa, “ordem” deverá ser devidamente concretizado, nos factos a virem ou não a ser dados como provados.

No contexto da aviação, “ordem” não é apenas uma instrução: é uma categoria jurídica que deve ser compatibilizada com: os poderes de direção da companhia, a autonomia técnica e legal do comandante e os princípios fundamentais de segurança de voo.

A eficácia jurídica de uma “ordem” depende também de como é percebida pelo seu destinatário, especialmente quando: a mesma provém de canal institucional, é transmitida num contexto típico de hierarquia operacional, contém linguagem imperativa ou normativa, se refere a matérias reguladas pela companhia.

Só depois de analisados todos estes aspectos, podemos concluir que efectivamente se tratou de uma “ordem”.

Concluimos assim, que a prova de que se tratou de uma ordem, deverá resultar da resposta às questões supra referidas, e que se encontram supra sublinhadas.

Tal como se refere no Acórdão, 286/23.2YUSTR.L1, supra citado: "Neste contexto, e conforme já aludido na resposta à primeira questão, saber qual a correta interpretação da lei é precisamente a questão de Direito que cumpria ao tribunal a quo resolver. Não se pode antecipar tal interpretação logo ao nível dos factos, sob pena de antecipar-se a solução jurídica que ao tribunal cumpre resolver em sede de Direito".

Cumpra também fazer referência ao facto 5, dado como não provado: "A LATAM ao actuar como actuou, não agiu com o cuidado a que estava adstrita e de que era capaz".

Várias dúvidas, questões e insuficiências se nos colocam, nomeadamente: - não era capaz de chegar a horas? Porquê? Não é concebível, de acordo com as regras da experiência comum, que uma companhia aérea operacional não tenha capacidade de chegar a horas. A sustentar a insuficiência diríamos que se não era capaz de chegar a horas, há que explicar porque não o era, sob pena de apenas termos uma conclusão sem premissas.

É certo que a sentença recorrida, em sede de motivação, consignou que "o trabalhador se afastou bruscamente das concretas e específicas ordens por si emanadas." Tal afastamento brusco, contudo, não vem refletido nos factos provados (o que sustenta as alegações do MP Recorrente).

De notar que o recurso do MP, no que concerne à ordem, contém dois pontos distintos: i) a arguida emitiu uma ordem ao comandante e ii) que este tomou decisão contrária a essa ordem. Quanto ao primeiro ponto, o facto 5 descreve o que sucedeu, se depois em sede jurídica se qualifica ou não tal descrição como uma ordem relevante, é questão distinta.

Quanto ao segundo ponto, em ligação com o supra referido, há que esclarecer o porquê, apesar das advertências dadas no sentido de cumprir-se o horário, que o mesmo não foi cumprido.

Deverá, igualmente, o tribunal a quo apurar as razões da preocupação em ordenar que o voo não chegasse adiantado e o elemento subjectivo subjacente.

Por outro lado, em sede de Direito temos dúvidas sobre a fundamentação da sentença recorrida. Desde logo, surgem dúvidas sobre a aplicabilidade aqui do n.º 6 do artigo 11.º do CP. É certo que não faz sentido punir uma pessoa coletiva quando o agente concreto da ação, neste caso o funcionário (piloto) agiu à revelia dos interesses desta, mas isto não nos parece equivalente a um mero incumprimento de uma "ordem". Neste ponto, revela-se, também, a dita insuficiência da matéria de facto para a decisão.

Em conclusão, no caso concreto, a sentença recorrida revela uma insuficiência

da matéria de facto provada e não provada, para fundamentar adequadamente a decisão, não permitindo ao tribunal de recurso proceder à apreciação plena das questões submetidas. Por essa razão, impõe-se a anulação da decisão recorrida e o consequente reenvio dos autos, a fim de suprir as lacunas identificadas e permitir uma decisão devidamente sustentada, seja por mero despacho ou realização de julgamento.

Deverá, desta feita, o Tribunal esclarecer os referidos elementos nebulosos nas suas vertentes objectiva e subjectiva.

Julga-se, assim, que se verifica uma insuficiência para a decisão da matéria de facto provada e não provada (artigo 410.º, n.º 2, al. a), Código do Processo Penal).

Resta-nos, assim, a anulação da sentença recorrida e consequente reenvio, ao abrigo do disposto no artigo 75.º, n.º 2, al. b), do RGCO.

O conhecimento da segunda questão, supra enunciada, mostra-se, assim, prejudicado.

\*

V - Decisão

-Pelo exposto, acordam os juízes deste Tribunal da Relação em julgar:

- O recurso do Ministério Público procedente (na questão aqui conhecida), e em consequência, decide-se anular a sentença recorrida, por verificação de vícios de insuficiência para a decisão da matéria de facto provada e não provada (artigo 410.º, n.º 2, al. a), do Código do Processo Penal) e determinar o reenvio dos autos ao tribunal a quo para se pronunciar nos termos supra descritos.

Custas pela Recorrida, LATAM AIRLINES (artigo 94.º, n.º 3, do RGCO).

Notifique.

\*\*\*

Lisboa, 26 de novembro de 2025

Paula Cristina P. C. Melo

Alexandre Au Yong Oliveira

Carlos M.G. de Melo Marinho

---

[1] Hora Local corresponde a UTC + 1 hora, conforme art.º 1º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 17/96, de 8 de março

[2] Hora Local corresponde a UTC + 1 hora, conforme art.º 1º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 17/96, de 8 de Março.

[3] Hora Local corresponde a UTC + 1 hora, conforme art.º 1º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 17/96, de 8 de Março.