



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

22 de novembro de 2012*

«Transportes aéreos — Convenção de Montreal — Artigo 22.º, n.º 2 — Responsabilidade das transportadoras em matéria de bagagens — Limites em caso de destruição, perda, avaria ou atraso das bagagens — Bagagem comum a vários passageiros — Registo por um único passageiro»

No processo C-410/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE apresentado pela Audiencia Provincial de Barcelona (Espanha), por decisão de 15 de junho de 2011, entrado no Tribunal de Justiça em 1 de agosto de 2011, no processo

Pedro Espada Sánchez,

Alejandra Oviedo Gonzáles,

Lucía Espada Oviedo,

Pedro Espada Oviedo

contra

Iberia Líneas Aéreas de España SA,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: R. Silva de Lapuerta, exercendo funções de presidente da Terceira Secção, K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský e D. Šváby (relator), juízes,

advogado-geral: J. Mazák,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 23 de maio de 2012,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de P. Espada Sánchez e o., por C. Chulio Purroy e D. Miró García, advogados,
- em representação da Iberia Líneas Aéreas de España SA, por J. Fillat Boneta e M. Fillat Torné, advogados,
- em representação do Governo alemão, por T. Henze e J. Kemper, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: espanhol.

— em representação da Comissão Europeia, por S. Pardo Quintillán e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia, em 9 de dezembro de 1999, e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO L 194, p. 38, a seguir «Convenção de Montreal»).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe P. Espada Sánchez, A. Oviedo Gonzáles e os seus dois filhos menores, Lucía e Pedro, à companhia aérea Iberia Líneas Aéreas de España SA (a seguir «Iberia»), a respeito dos danos resultantes da perda de bagagens registadas por ocasião de um transporte aéreo efetuado por esta companhia.

Quadro jurídico

Convenção de Montreal

- 3 No terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, os Estados partes nesta Convenção «reconhece[m] a importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição».
- 4 Nos termos do quinto parágrafo do referido preâmbulo:
«[...] uma ação coletiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional [...] constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses [...]».
- 5 O artigo 3.º, n.º 3, da Convenção de Montreal, intitulado «Passageiros e bagagens», dispõe:
«A transportadora entregará ao passageiro um bilhete de bagagem por cada volume de bagagem registada.»
- 6 O artigo 17.º desta Convenção, sob a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», dispõe nos seus n.ºs 2 e 4:
«2. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que a bagagem registada se encontre à guarda da transportadora. Não obstante, a transportadora não será responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem. 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.

[...]

4. Salvo disposição em contrário, para efeitos da presente convenção entende-se por 'bagagem' quer a bagagem registada quer a bagagem não registada.»

- 7 O artigo 22.º da referida Convenção, que estabelece os «[l]imites da responsabilidade por atrasos, bagagens e mercadorias», na sua versão aplicável aos factos no processo principal, dispõe no seu n.º 2:

«No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1 000 direitos de saque especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, exceto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.»

Regulamentação da União

- 8 No que respeita à Comunidade, a Convenção de Montreal entrou em vigor em 28 de junho de 2004.

- 9 Segundo o considerando 1 da Decisão 2001/539:

«É conveniente que as transportadoras aéreas da Comunidade Europeia operem segundo regras uniformes e claras no que respeita à responsabilidade por danos e perdas e que estas sejam as mesmas que as aplicadas às transportadoras de países terceiros.»

- 10 O artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (JO L 285, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002 (JO L 140, p. 2, a seguir «Regulamento n.º 2027/97»), enuncia:

«O presente regulamento transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e estabelece certas disposições complementares. [...]»

- 11 O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 tem a seguinte redação:

«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.»

- 12 Segundo o considerando 12 do Regulamento n.º 889/2002, «[a] existência de limites de responsabilidade uniformes para a perda, os danos ou a destruição da bagagem e para os prejuízos causados pelos atrasos, aplicáveis a todas as viagens efetuadas por transportadoras comunitárias, garantirá o estabelecimento de regras simples e claras para os passageiros e para as companhias aéreas e permitirá que os passageiros reconheçam a necessidade de fazerem ou não um seguro complementar».

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 13 P. Espada Sánchez, A. Oviedo Gonzáles e os seus dois filhos menores embarcaram, em 1 de agosto de 2008, num voo da companhia Iberia que ligava Barcelona (Espanha) a Paris (França). As bagagens desta família de quatro pessoas estavam repartidas por duas malas. Estas perderam-se durante o voo e não foram encontradas.

- 14 Por esta razão, os quatro passageiros reclamam à Iberia, a título do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, uma indemnização no montante de 4 400 euros, correspondente a 4 000 direitos de saque especiais (a seguir «DSE»), ou seja, 1 000 DSE por cada passageiro.
- 15 Por sentença de 18 de março de 2010, o Juzgado Mercantil n.º 2 de Barcelona deu provimento parcial ao seu pedido e condenou a Iberia a pagar o montante de 600 euros, acrescido dos juros legais.
- 16 Conhecendo em recurso esta sentença, a Audiencia Provincial de Barcelona tem dúvidas quanto à interpretação do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal. A este respeito, salienta que não está excluído que esta disposição, lida à luz do artigo 3.º, n.º 3, da mesma convenção, imponha que só o passageiro que recebeu o bilhete de bagagem referido por esta última disposição tenha direito a uma indemnização em caso de perda de bagagem.
- 17 Nestas condições, a Audiencia Provincial de Barcelona decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) O limite de 1 000 [DSE] por passageiro, estabelecido no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [...], em relação à responsabilidade da transportadora no caso de destruição, perda ou avaria de bagagens, conjugado com o artigo 3.º, n.º 3, da referida Convenção, deve ser interpretado como limite máximo por cada um dos passageiros, no caso de serem várias pessoas a viajar e a registar juntas bagagem partilhada, independentemente de o número de volumes registados ser inferior ao de viajantes efetivos?
- 2) Ou, pelo contrário, o referido limite indemnizatório contido nessa disposição deve ser interpretado no sentido de que, por cada volume registado, apenas pode existir um passageiro com a faculdade de exigir um ressarcimento e, por conseguinte, de que o limite máximo fixado é aplicado a um só passageiro, mesmo que fique demonstrado que a bagagem extraviada e identificada com um único bilhete de bagagem corresponde a mais de um passageiro?»

Quanto às questões prejudiciais

- 18 Com as suas questões, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, lido em conjugação com o artigo 3.º, n.º 3, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que o direito à indemnização e o limite de responsabilidade da transportadora no caso de perda de bagagens se aplicam igualmente ao passageiro que reclama a indemnização a título da perda de bagagem registada em nome de outro passageiro.
- 19 A título preliminar, há que recordar que o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 dispõe que a responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem se regula por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.
- 20 Uma vez que as disposições desta Convenção fazem parte integrante, a partir da sua entrada em vigor, da ordem jurídica da União, o Tribunal de Justiça é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a sua interpretação, respeitando as regras de interpretação do direito internacional geral que vinculam a União (v., neste sentido, acórdãos de 25 de fevereiro de 2010, Brita, C-386/08, Colet., p. I-1289, n.ºs 39 a 42, e de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, Colet., p. I-4239, n.ºs 20, 22 e jurisprudência referida).
- 21 Quanto a este último ponto, o Tribunal de Justiça já declarou que, embora não vincule a União nem todos os Estados-Membros, a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, reflete as regras de direito consuetudinário internacional que, enquanto tais, vinculam as instituições da União e integram a sua ordem jurídica (acórdão Brita, já referido, n.º 42).

- 22 Assim, o artigo 31.º desta Convenção precisa que um tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos seus termos no seu contexto, e à luz dos respetivos objeto e fim (acórdãos de 15 de julho de 2010, Hengartner et Gasser, C-70/09, Colet., p. I-7233, n.º 36 e jurisprudência referida, e Walz, já referido, n.º 23 e jurisprudência referida).
- 23 Resulta, no essencial, do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal que a transportadora é responsável, designadamente, pelo dano causado em caso de perda de bagagem. O artigo 22.º, n.º 2, da mesma Convenção dispõe, nomeadamente, que, «[n]o transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de [...] perda [...] está limitada a 1 000 [DSE] por passageiro.»
- 24 Decorre das disposições evocados no número anterior que, por um lado, é o dano ocorrido em caso de perda de bagagens transportadas que desencadeia a responsabilidade da transportadora aérea e que, por outro, é o passageiro que tem o direito a ver reparado o dano sofrido, nos limites aí fixados.
- 25 Além disso, resulta do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal que a transportadora aérea é responsável pelos danos ligados à perda de todas as bagagens que pertencem aos passageiros, tanto registadas como não registadas. Esta conclusão é igualmente confirmada pelo emprego, sem precisão suplementar, no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, do termo «bagagem», definido no artigo 17.º, n.º 4, desta mesma Convenção, como referindo, na falta de disposições contrárias, «quer a bagagem registada quer a bagagem não registada».
- 26 Esta interpretação não pode ser posta em causa pelo artigo 3.º, n.º 3, da Convenção de Montreal nos termos do qual «[a] transportadora entregará ao passageiro um bilhete de bagagem por cada volume de bagagem registada». Ao invés do que sustentam a Iberia e a Comissão Europeia, esta disposição, como justamente alega o Governo alemão, limita-se a impor à transportadora aérea uma obrigação de identificação das bagagens registadas e não permite concluir que o direito a indemnização em caso de perda de bagagens, bem como o respetivo limite, referidos no artigo 22.º, n.º 2, desta Convenção, valem apenas em proveito dos passageiros que tenham registado uma ou várias bagagens.
- 27 Assim, as disposições pertinentes da Convenção de Montreal, conjugadas, devem ser interpretadas no sentido de que a transportadora aérea deve ser considerada responsável por indemnizar um passageiro, em caso de perda de uma bagagem registada no nome de outro passageiro que tenha apanhado o mesmo voo, na medida em que nessa bagagem perdida se encontravam os objetos desse primeiro passageiro cuja perda constitui o dano por ele sofrido. Por consequência, não só ao passageiro que tenha registado individualmente a sua própria bagagem mas também àquele cujos objetos se encontravam na bagagem registada por outro passageiro que tenha apanhado o mesmo voo é reconhecido pela Convenção de Montreal, em caso de perda desses objetos, um direito individual a indemnização, segundo as regras fixadas na primeira frase do artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, e nos limites fixados no seu artigo 22.º, n.º 2.
- 28 Esta conclusão é, aliás, corroborada pelos objetivos que presidiram à adoção da Convenção de Montreal.
- 29 A este respeito, deve recordar-se que o terceiro parágrafo do preâmbulo da referida Convenção reconhece a «importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição». Ora, estes dois objetivos seriam necessariamente postos em causa se o passageiro cujos objetos se encontravam na bagagem registada por outro passageiro que apanhou o mesmo voo não pudesse obter, a título pessoal e em caso de perda desses objetos, nenhuma reparação do dano que sofreu.
- 30 Além disso, tendo em conta estes objetivos, as partes na dita Convenção decidiram instituir um regime de responsabilidade estrita que implica, todavia, que seja preservado um «justo equilíbrio de interesses», designadamente no que se refere aos interesses das transportadoras aéreas e aos dos

passageiros (v. acórdão Walz, já referido, n.ºs 31 e 33). Para preservar tal equilíbrio, a Convenção de Montreal prevê, em determinados casos — nomeadamente, nos termos do seu artigo 22.º, n.º 2, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagens —, limitar a obrigação de responsabilidade que impende sobre as transportadoras aéreas. O limite da indemnização daí resultante deve ser aplicado «por passageiro» (v. acórdão Walz, já referido, n.º 34).

- 31 Ora, não seria esse o caso se os objetos de um passageiro que se encontrem na bagagem de outro passageiro, por este registada, ficassem excluídos do direito a indemnização previsto pela referida Convenção, com o fundamento de que a referida bagagem não foi registada por esse primeiro passageiro.
- 32 Além disso, não se pode validamente sustentar que o reconhecimento do direito a indemnização previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal ao passageiro cujos objetos se encontravam na bagagem registada por outro passageiro afetaria o justo equilíbrio dos interesses, dado que teria como consequência a imposição às transportadoras aéreas de um ónus de reparação muito pesado, dificilmente identificável e calculável, que seria suscetível de comprometer, ou mesmo paralisar, a sua atividade económica, sendo, portanto, contrário à mesma Convenção.
- 33 A este respeito, antes de mais, deve salientar-se que esse reconhecimento não obsta à possibilidade de as transportadoras aéreas identificarem e calcularem claramente, por passageiro, o ónus de reparação suscetível de lhes ser imposto.
- 34 Em seguida, não se pode considerar que este ónus potencial compromete ou paralisa a atividade económica das referidas transportadoras. Com efeito, importa sublinhar que os limites de responsabilidade evocados no n.º 29 do presente acórdão beneficiam as transportadoras aéreas e que, tratando-se de bagagens, o limite previsto constitui, em aplicação do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, um limite máximo de indemnização, que não é, portanto, adquirido automaticamente por todos os passageiros em caso de perda das suas bagagens. Além disso, de acordo com o artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, a transportadora não é responsável se e na medida em que o dano resultar da natureza ou de vício próprio das bagagens.
- 35 Por último, importa recordar que, para efeitos da indemnização prevista no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, incumbe aos passageiros em causa, sob controlo do juiz nacional, demonstrar, de um modo juridicamente suficiente, o conteúdo das bagagens perdidas assim como o facto de a bagagem registada em nome de outro passageiro conter efetivamente objetos de outro passageiro que apanhou o mesmo voo. A este respeito, o juiz nacional pode ter em conta o facto de esses passageiros serem membros de uma mesma família, terem comprado os bilhetes em conjunto ou ainda se terem registado no mesmo momento.
- 36 Tendo em conta o exposto, há que responder às questões submetidas que o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, lido em conjugação com o seu artigo 3.º, n.º 3, deve ser interpretado no sentido de que o direito a indemnização e o limite de responsabilidade da transportadora em caso de perda de bagagens se aplicam igualmente ao passageiro que reclama essa indemnização a título da perda de uma bagagem registada em nome de outro passageiro desde que a bagagem perdida contivesse efetivamente os objetos do primeiro passageiro.

Quanto às despesas

- 37 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

O artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia, em 9 de dezembro de 1999, e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, lido em conjugação com o artigo 3.º, n.º 3, da referida Convenção, deve ser interpretado no sentido de que o direito a indemnização e o limite de responsabilidade da transportadora em caso de perda de bagagens se aplicam igualmente ao passageiro que reclama essa indemnização a título da perda de uma bagagem registada em nome de outro passageiro desde que a bagagem perdida contivesse efetivamente os objetos do primeiro passageiro.

Assinaturas