



Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
JEAN RICHARD DE LA TOUR
apresentadas em 24 de março de 2022¹

Processo C-111/21

BT

contra

Laudamotion GmbH

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria)]

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Convenção de Montreal — Artigo 17.º, n.º 1 — Responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente — Conceito de “lesão corporal” — Inclusão da lesão psíquica — Síndrome de stresse pós-traumático na sequência de um acidente ocorrido durante uma operação de desembarque»

I. Introdução

1. O conceito de «lesão corporal» usado no artigo 17.º, n.º 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (a seguir «Convenção de Montreal»)² abrange uma lesão de ordem psíquica que, ainda que atinja um nível patológico, não é a consequência de uma lesão corporal em sentido estrito³?

2. Esta questão, à qual o Tribunal de Justiça é aqui convidado a responder, insere-se no âmbito do reconhecimento dos sofrimentos psíquicos e dos traumas psicológicos no direito à indemnização do dano corporal, uma matéria assinalada, até ao presente, por um domínio do físico sobre o psíquico, tanto em razão da natureza dos litígios com base nos quais esse direito se edificou como tendo em conta os limites até então impostos pelas técnicas médicas⁴, uma vez que a lesão corporal em sentido estrito é mais visível e a sua realidade mais palpável e mais imediata do que a lesão psíquica.

¹ Língua original: francês.

² 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 2001, L 194, p. 38). Entrou em vigor em 28 de junho de 2004, no que respeita à União Europeia.

³ A expressão «lesão corporal em sentido estrito» deve aqui ser entendida como referindo a integridade física simples do passageiro.

⁴ V., a este respeito, Guégan-Lécuyer, A., «L'éventualité de préjudices corporels en l'absence de blessures», *Gazette du Palais*, Lextenso Éditions, Issy-les-Moulineaux, 8 de janeiro de 2015, n.º 8, p. 4. O autor refere que o direito da reparação do dano corporal visa sobretudo as consequências de uma ofensa à integridade física, uma vez que se edificou e continuar a desenvolver-se, tendo por base as lesões corporais, no contexto dos acidentes de trabalho no final do século XIX, posteriormente no contexto mais global das lesões corporais decorrentes da circulação rodoviária, dos transportes, da prática médica, dos produtos defeituosos, das infrações e das catástrofes tecnológicas.

3. Este pedido inscreve-se no quadro de um litígio que opõe uma passageira à companhia aérea Laudamotion GmbH (a seguir «Laudamotion»). A recorrente no processo principal intentou uma ação de indemnização em razão de um distúrbio de stresse pós-traumático que lhe foi diagnosticado na sequência de um acidente ocorrido durante uma operação de desembarque. No âmbito do presente litígio, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria) tem dúvidas quanto ao alcance do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, o qual determina as condições em que um passageiro que sofreu uma «lesão corporal» devido a um acidente, a bordo de uma aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou de desembarque, pode fazer incorrer em responsabilidade a transportadora aérea que operou o voo.

4. Nas presentes conclusões, que, em conformidade com o pedido formulado pelo Tribunal de Justiça, estão focalizadas na primeira questão prejudicial, explicarei as razões por que o conceito de «lesão corporal», referido no artigo 17.º, n.º 1, dessa convenção, deveria abranger, independentemente da existência de uma ofensa à integridade física do passageiro, uma ofensa à sua integridade psíquica, sofrida em consequência de um acidente, desde que esta esteja provada por uma peritagem médica e exija tratamento médico.

II. Quadro jurídico

A. *Direito internacional*

5. O segundo, terceiro e quinto parágrafos do preâmbulo da Convenção de Montreal enunciam:

«[Os Estados Partes reconhecem] a necessidade de modernizar e consolidar a Convenção de Varsóvia [5] e os instrumentos conexos,

[Os Estados Partes reconhecem] 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;

[...]

[U]ma ação coletiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional através da celebração de uma nova Convenção constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses.»

6. O artigo 17.º da Convenção de Montreal, sob a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», prevê, no seu n.º 1:

«1. 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.»

⁵ Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, Société des Nations — Recueil des traités, vol. CXXXVII, p. 12. A seguir «Convenção de Varsóvia».

7. Além disso, o artigo 29.º da Convenção de Montreal, sob a epígrafe «Fundamento dos pedidos», dispõe o seguinte:

«No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente convenção, em contrato, em ato ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a ação e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais ações, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias.»

B. Direito da União

8. Na sequência da assinatura da Convenção de Montreal, o Regulamento (CE) n.º 2027/97⁶ foi alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002⁷.

9. Os considerandos 1, 7, 10 e 18 do Regulamento n.º 889/2002 enunciam:

«(1) No âmbito da política comum de transportes, é importante garantir um nível adequado de indemnização dos passageiros envolvidos em acidentes aéreos.

[...]

(7) O presente regulamento e a Convenção de Montreal reforçam a proteção dos passageiros e dos seus dependentes e não podem ser interpretados de modo a reduzir a sua proteção em relação à presente legislação à data de aprovação do presente regulamento.

[...]

(10) No contexto de um sistema de transportes aéreos seguro e moderno, convém dispor de um regime de responsabilidade ilimitada em caso de morte ou de lesões corporais dos passageiros.

[...]

(18) Na medida em que forem necessárias novas regras para executar a Convenção de Montreal relativamente a questões não abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97, caberá aos Estados-Membros fixar essas disposições.»

10. Nos termos do artigo 1.º do Regulamento n.º 2027/97:

«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. [...]»

⁶ Regulamento do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente (JO 1997, L 285, p. 1).

⁷ Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 (JO 2002, L 140, p. 2) (a seguir «Regulamento n.º 2027/97»).

11. O artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento n.º 2027/97 prevê:

«Os conceitos constantes do presente regulamento que não se encontrem definidos no n.º 1 terão o significado que lhes é atribuído pela Convenção de Montreal.»

12. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 dispõe:

«A responsabilidade das transportadoras aéreas [da União] relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.»

III. Litígio no processo principal e questões prejudiciais

13. Em 1 de março de 2019, uma passageira embarcou num voo operado pela Laudamotion entre Londres (Reino Unido) e Viena (Áustria). Na descolagem, o reator esquerdo da aeronave explodiu, o que levou à evacuação do avião. A passageira saiu da aeronave pela saída de emergência da asa direita e foi projetada vários metros no ar pelo sopro do reator direito que ainda estava ligado nesse momento.

14. Desde então, essa passageira sofre de perturbações do sono e da concentração, de alterações de humor, de crises de choro súbito, de fadiga severa e de gaguez. Foi-lhe diagnosticado um distúrbio de stresse pós-traumático, pelo qual é medicamente acompanhada.

15. A recorrente interpôs no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria) uma ação contra a Laudamotion destinada a declarar a responsabilidade desta por força do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, bem como a obter o pagamento das quantias de 4 353,60 euros, a título de despesas médicas por ela suportadas, e de 2 500 euros de indemnização, por danos morais, acrescidas de custas e despesas. Por outro lado, pede que seja declarada a responsabilidade da Laudamotion pelos danos futuros e refere que, de qualquer forma, essa responsabilidade existe por força do direito austríaco.

16. Por Sentença de 12 de novembro de 2019, o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou a ação procedente. Este órgão jurisdicional declarou que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não era aplicável, uma vez que esta disposição prevê a responsabilidade da transportadora aérea apenas pelas lesões corporais, mas que a Laudamotion incorre em responsabilidade por força do direito austríaco, que prevê indemnização mesmo para um dano puramente psíquico, desde que, como acontece no presente caso, este apresente nível patológico.

17. Chamado a apreciar o recurso interposto pela Laudamotion, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburgo, Áustria), por Acórdão de 7 de abril de 2020, confirmou a sentença do órgão jurisdicional de primeira instância no que respeita à interpretação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, mas negou provimento ao recurso quanto ao restante, com o fundamento de que a aplicação do direito austríaco está excluída por força do artigo 29.º da Convenção de Montreal.

18. Chamado a apreciar um recurso de «Revision» interposto desse acórdão pela recorrente, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) tem dúvidas quanto à questão de saber se o conceito de «lesão corporal», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, abrange os distúrbios puramente psíquicos e se, em caso de resposta negativa, uma ação de indemnização baseada no direito nacional está excluída por força do artigo 29.º da Convenção de Montreal.

19. Nestas condições, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) O distúrbio psíquico de um passageiro com caráter patológico, causado por um acidente, é uma “lesão corporal” na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da [Convenção de Montreal]?
- 2) Em caso de resposta negativa à primeira questão[, o] artigo 29.º da dita convenção obsta a uma ação de indemnização, admissível ao abrigo do direito nacional aplicável?»

20. Foram apresentadas observações escritas no Tribunal de Justiça, por um lado, pela demandada no processo principal e pela Comissão Europeia, as quais se opõem a que a lesão psíquica, enquanto tal, seja indemnizada ao abrigo do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, e, por outro, pela demandante no processo principal e pelo Governo alemão, que alegam, em contrapartida, que a lesão psíquica que atinja um nível patológico deve poder ser objeto de uma indemnização ao abrigo desse artigo.

IV. Análise

A. Observações preliminares

21. A título preliminar, recorde-se que, quanto aos domínios abrangidos pela Convenção de Montreal, os Estados-Membros transferiram para esta última as suas competências no que respeita à responsabilidade das transportadoras aéreas pelos danos sofridos em caso de morte ou de lesão de um passageiro⁸. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 prevê, além disso, que a responsabilidade das transportadoras aéreas relativamente aos passageiros se rege por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade⁹. Uma vez que essas disposições são parte integrante da ordem jurídica da União¹⁰, o Tribunal de Justiça é competente para se pronunciar sobre a sua interpretação.

22. Por outro lado, à semelhança do conceito de «acidente», ou, ainda, do conceito de «prejuízo» ou de «dano», não está definido o conceito de «lesão corporal», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal. Nestas condições, o Tribunal de Justiça declara que, «atento o objetivo da referida Convenção, a saber, unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, estes termos devem ser objeto de uma interpretação uniforme e autónoma, não obstante os diferentes sentidos atribuídos a estes conceitos no direito interno dos Estados partes nesta Convenção»¹¹.

⁸ V., neste sentido, o n.º 4 da declaração relativa à competência da então Comunidade Europeia sobre os assuntos regulados pela Convenção de Montreal, declaração que figura no instrumento de aprovação da Comunidade depositado em 29 de abril de 2004.

⁹ V., designadamente, Acórdão de 12 de maio de 2021, *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 30).

¹⁰ V. n.º 25 desse acórdão.

¹¹ Acórdão de 6 de maio de 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 21).

23. Para esse efeito, o Tribunal de Justiça deve ter em consideração, não os diferentes sentidos que possam ser dados ao conceito de «lesão corporal» no direito interno dos Estados-Membros mas as regras de interpretação do direito internacional geral que vinculam a União¹². Assim, o Tribunal de Justiça deve interpretar este conceito em conformidade com o artigo 31.º da Convenção de Viena¹³, que codifica as regras do direito internacional geral, e segundo o qual um tratado deve ser interpretado «de boa fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz dos respetivos objeto e fim»¹⁴. Por outro lado, o artigo 32.º da Convenção de Viena prevê como meios de interpretação complementares, em concreto, a utilização dos trabalhos preparatórios do tratado e das circunstâncias em que este foi celebrado.

B. Interpretação do conceito de «lesão corporal», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal

1. Interpretação literal

24. Quanto à redação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, começo por recordar que apenas fazem fé as seis versões linguísticas deste instrumento que foram consideradas «autênticas»¹⁵. Três dessas versões correspondem a línguas oficiais da União, a saber, as línguas francesa («lésion corporelle»), inglesa («bodily injury») e espanhola («lesión corporal») ¹⁶. Não observo nenhuma diferença significativa entre as diversas versões linguísticas, todas elas coerentes e homogéneas.

25. Em conformidade com o previsto no artigo 31.º da Convenção de Viena, importa, portanto, neste momento, interpretar o conceito de «lesão corporal» segundo o seu significado corrente. Este conceito é simultaneamente simples e complexo. Por um lado, é simples, pois compreende-se que a lesão corresponde a uma ofensa à integridade do corpo humano. Segundo a aceção comum, a «lesão» entende-se como a alteração localizada de um órgão, de um tecido ou de uma célula, devido a doença ou a acidente¹⁷. Por outro lado, é complexo, porque o termo «corporal», por sua vez, remete para o corpo, a parte material de um ser vivo, designadamente do ser humano, por oposição a tudo o que se refere ao mundo espiritual¹⁸.

26. Atentas estas definições, o imaginário coletivo quereria, portanto, que o corpo se oponha ao espírito, o físico ao psíquico e que, assim, a ideia de «lesão corporal» exclua categoricamente qualquer conceito de «lesão psíquica» que não seja a consequência de uma ofensa à integridade física.

27. Parece-me, portanto, que seria descuidar as problemáticas filosóficas, jurídicas e científicas que rodeiam a definição do corpo e que estudam a sua relação com o espírito. O corpo não se resume a um simples objeto, observável e palpável, estando também ligado a um sujeito de direito, cuja integridade deve ser protegida. Em aplicação do artigo 3.º da Carta dos Direitos Fundamentais da

¹² V., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, n.ºs 22 e 23 e jurisprudência referida).

¹³ Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, celebrada em Viena, em 23 de maio de 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331; a seguir «Convenção de Viena»).

¹⁴ Acórdão de 12 de maio de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 31).

¹⁵ V., a este respeito, Acórdão de 17 de fevereiro de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, n.ºs 23 e 34).

¹⁶ As três restantes versões, que não correspondem a línguas oficiais da União, são em língua árabe, chinesa e russa, e cada uma dessas versões reporta-se igualmente à ideia de uma lesão corporal.

¹⁷ V. *Dictionnaire de l'Académie française*, 9.ª edição.

¹⁸ V. *Dictionnaire de l'Académie française*, 9.ª edição.

União Europeia, o direito à integridade da pessoa reporta-se à integridade física e mental desta. Assim, o que importa não é tanto compreender a «lesão psíquica» na sua relação com o corpo, mas sobretudo determinar se a lesão «puramente psíquica» merece ser indemnizada nos mesmos termos que a lesão corporal em sentido estrito.

28. É ao estudar o contexto e os objetivos em torno da redação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal que será possível responder a esta questão.

2. *Interpretação contextual e teleológica*

29. Saliento, desde já, que, embora o conceito de «lesão corporal» conste efetivamente do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, a epígrafe desse artigo, «Morte e lesão [...] de passageiros — Avaria de bagagens», por sua vez, apenas menciona o termo «lesão», desprovido do seu adjetivo «corporal». Esta falta verifica-se igualmente nos artigos 20.º e 21.º desta convenção, que preveem as condições que permitem exonerar a transportadora aérea da sua responsabilidade ou limitar a obrigação de indemnização que lhe incumbe em caso de «lesão» sofrida pelo passageiro. É apenas no artigo 33.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, relativo à jurisdição no que se refere «a danos resultantes de morte ou lesão corporal de um passageiro», que o adjetivo «corporal» surge novamente.

30. A este respeito, a International Union of Aviation Insurers (União Internacional de Seguradoras Aéreas) apresentou a proposta de qualificar a lesão de «corporal» em todo o texto da convenção de Montreal a fim de evitar que o conceito de «lesão psíquica» pudesse caber numa interpretação demasiado generosa do conceito de «lesão»¹⁹. Quer se trate de falta de rigor ou de vontade deliberada dos redatores, constato que o texto não está encerrado numa interpretação demasiado estreita do conceito de «lesão corporal» do mesmo modo que o conceito de «lesão psíquica» dele também não foi expressamente excluído.

31. Para além do texto da Convenção de Montreal, é todo o histórico relativo à sua elaboração que me parece revelador. Com efeito, constato que o conceito de «lesão psíquica» surgiu em várias etapas da redação a par das situações de «morte ou lesão corporal», abrangidas pela responsabilidade das transportadoras aéreas²⁰.

32. Começou por ser o Comité Jurídico da International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional), encarregado da redação de um projeto de convenção, que tinha ponderado ir além da Convenção de Varsóvia, ao incluir expressamente o conceito de «lesão psíquica» nesse projeto²¹.

¹⁹ V., neste sentido, parecer apresentado pela International Union of Aviation Insurers, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. II — Documentos, DCW Doc No. 28, 13 de maio de 1999, p. 156.

²⁰ V., a este respeito, o conjunto dos debates e trabalhos reproduzidos na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, Doc 9775-DC/2, vol. I — Atas, vol. II — Documentos e vol. III — Trabalhos preparatórios.

²¹ V. projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, como aprovado na 30.ª sessão do Comité Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional, de 28 de abril a 9 de maio de 1997, na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. III — Trabalhos preparatórios, Doc 9636-LC/190, pp. 145 a 224, em especial p. 212.

33. Uma vez que a proposta não foi adotada pelo Grupo Especial para a Modernização e Consolidação do «Sistema de Varsóvia»²², apenas a expressão «lesão corporal» figurava no artigo 16.º, n.º 1, do projeto de convenção²³. No entanto, a vontade de incluir expressamente o conceito de «lesão psíquica» foi reforçada quando várias delegações propuseram alterar esse artigo para lhe acrescentar, uma vez mais, os termos de «lesão psíquica», precisando que este tipo de lesão deveria conferir o direito a uma indemnização em proveito do passageiro aéreo, mesmo na hipótese de que essa lesão não fosse acompanhada de uma «lesão corporal» em sentido estrito²⁴.

34. No âmbito dos desenvolvimentos que se seguem, irei demonstrar, por um lado, que os debates que se seguiram a esta proposta revelam uma vontade profunda de indemnizar a «lesão psíquica» do mesmo modo que a «lesão corporal» em sentido estrito e, por outro, que o facto de o conceito de «lesão corporal» ter sido adotado no texto final da convenção não revela uma vontade de restringir a indemnização a certos tipos de lesões.

a) Vontade de indemnizar a «lesão psíquica» do mesmo modo que a «lesão corporal» em sentido estrito

35. Partindo da ideia de que não é possível cindir o ser humano em elementos puramente físicos e puramente psíquicos²⁵, reconhecendo, porém, que não havia nenhuma razão jurídica ou ética para não indemnizar o dano causado pela «lesão psíquica»²⁶, a maior parte das delegações pronunciaram-se a favor da alteração do artigo 16.º, n.º 1, do projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional²⁷. Outras delegações chegaram mesmo a propor formulações mais latas, tais como «lesão», sem nenhum adjetivo²⁸, ou «personal injury»²⁹.

36. No entanto, não é possível ignorar o facto de que determinadas delegações se pronunciaram a favor do texto original e pediram para manter o conceito de «lesão corporal» sem mencionar a «lesão psíquica». Duas observações podem ser feitas a este respeito.

²² V. projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. II — Documentos, DCW DOC No. 4, p. 38, e vol. III — Trabalhos preparatórios, p. 276.

²³ V., a este respeito, projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, como aprovado na 30.ª sessão do Comité Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional, de 28 de abril a 9 de maio de 1997, e alterado pelo Grupo Especial para a Modernização e Consolidação do «Sistema de Varsóvia», Montreal, de 14 a 18 de abril de 1998, na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. II — Documentos, DCW Doc No. 3, p. 18.

²⁴ V., neste sentido, na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. II — Documentos, as observações relativas ao projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, apresentadas pela Noruega, Suécia (DCW Doc No. 10, p. 97), Comissão Latino-americana da Aviação Civil (DCW Doc No. 14, p. 115), e Colômbia (DCW Doc No. 31, p. 191).

²⁵ V., a este respeito, posição da delegação do Chile sobre o projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 67.

²⁶ V., a este título, posição da delegação da República Dominicana sobre o projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 68.

²⁷ Foi o caso, para referir algumas delas, das delegações do Canadá, do Chile, da Colômbia, da Dinamarca, de Espanha, da Finlândia, de França, da República Dominicana, do Reino Unido ou da Suíça.

²⁸ V. posição da delegação do Paquistão sobre o projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 70.

²⁹ V. posição da delegação de Itália sobre o projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 70.

37. Por um lado, certos Estados partes consideravam que a expressão francesa «lesão corporal» já abrangia a «lesão psíquica» e que, por conseguinte, não era necessário acrescentar uma referência explícita à «lesão psíquica»³⁰.

38. Por outro lado, certas delegações recusaram-se a acrescentar o conceito de «lesão psíquica» paralelamente ao de «lesão corporal», por recearem que este conceito, demasiado vago³¹, pudesse levar a abusos e dar origem a pedidos de indemnização fraudulentos, uma vez que a «lesão psíquica» é difícil de provar³².

39. Para além destas poucas hesitações, os debates terminam num consenso³³, do qual emerge uma nova proposta: o artigo 16.º do projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional será reformulado substituindo, no n.º 1, o conceito de «lesão corporal» pelo de «lesão» e acrescentando, num novo n.º 2, uma definição da lesão que se reporta simultaneamente à «lesão corporal», à lesão psíquica decorrente de uma lesão corporal em sentido estrito e à «lesão psíquica» que afete de forma significativa a saúde do passageiro³⁴.

b) Formulação de «lesão corporal» adotada para efeitos de uma interpretação extensiva do conceito

40. Ainda que as propostas mais avançadas revelassem uma vontade manifesta de incluir o conceito de «lesão psíquica» na redação da Convenção de Montreal, foi decidido, no último momento, acolher apenas no seu artigo 17.º, n.º 1, o conceito de «lesão corporal». Esta inversão súbita da situação, embora seja desconcertante³⁵, revela, no entanto, uma vontade de renunciar à indemnização da «lesão puramente psíquica»? Não penso que seja assim.

41. Pelo contrário, uma declaração da Comissão Plenária da Conferência de Montreal explica que, para efeitos da interpretação da Convenção de Montreal, o conceito de «lesão corporal» foi adotado «com base no facto de que, em alguns Estados, indemnizações por lesões psíquicas são reembolsáveis em certas condições, de que a jurisprudência está a desenvolver-se neste domínio, e de que não se pondera interferir nesse desenvolvimento, que depende da jurisprudência noutros domínios diferentes do transporte aéreo internacional»³⁶.

42. Esta declaração vem na senda das preocupações manifestadas pelos Estados Unidos. Com efeito, este país recordou que a sua jurisprudência já interpretava o termo «lesão corporal» no sentido de nele incluir a lesão psíquica decorrente de uma lesão corporal em sentido estrito.

³⁰ V. Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas. As delegações alemã e francesa consideravam que o texto francês abrange a «lesão física» e a «lesão psíquica», que o problema sempre esteve abrangido no seu conjunto e que a dificuldade de interpretação era específica da versão em língua inglesa (p. 68). A delegação espanhola, por sua vez, era a favor de uma referência expressa à «lesão psíquica» mas considerava que o conceito em língua francesa de «lesão corporal» era um bom compromisso que já abrangia a «lesão psíquica» (p. 74).

³¹ V. Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 70.

³² V. posição das delegações da Etiópia, da Índia e de Singapura sobre o projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, pp. 70 a 72.

³³ A delegação francesa recorda que os debates terminaram num consenso quanto ao reconhecimento da «lesão psíquica» que não seja estreitamente associado à lesão corporal em sentido estrito. V., neste sentido, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, DCW-Min. FCG/1, p. 120.

³⁴ V., a este título, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. II — Documentos, DCW-FCG Doc No. 1, p. 495.

³⁵ V. McKay, C., «The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 41, n.º 4, janeiro de 2008, p. 1075.

³⁶ Ata da 6.ª reunião da Comissão Plenária, de 27 de maio de 1999, na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, pp. 240 e 243, e vol. II — Documentos, p. 285 (tradução livre).

Assim, embora o único progresso conseguido pela Convenção de Montreal fosse a referência à lesão psíquica resultante de uma lesão corporal em sentido estrito, tal significava, para os Estados Unidos, um «retrocesso»³⁷ em relação à jurisprudência americana.

43. O Reino Unido precisou que, definir a «lesão psíquica», qualificando-a, por exemplo, de «substancial», seria igualmente um «retrocesso». Com efeito, os passageiros que podiam pedir uma indemnização em caso de lesão psíquica decorrente de uma lesão corporal em sentido estrito, mas sem que essa lesão psíquica tivesse de ser qualificada de «substancial», deixavam de poder obter essa indemnização se a Convenção de Montreal adotasse uma definição demasiado estrita da «lesão psíquica»³⁸.

44. Foi neste sentido que o conceito de «lesão psíquica», mencionado no artigo 16.º, n.º 1, do projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, e que a definição do termo, precisada no artigo 16, n.º 2, desta última, foram suprimidos. As diferentes formulações propostas quando da revisão desse projeto não têm, portanto, por finalidade dificultar o desenvolvimento contínuo da jurisprudência, que deverá responder às exigências de uma sociedade contemporânea³⁹.

c) Indemnização da «lesão psíquica» numa sociedade contemporânea

45. A abordagem atual relativa à saúde humana permite, em meu entender, dissipar as últimas dúvidas que poderiam subsistir quanto ao significado a atribuir ao conceito de «lesão corporal».

46. Em primeiro lugar, a abordagem atual deixou de ser dicotómica, mas assenta na consideração da saúde física e mental como um todo. A Organização Mundial de Saúde define «saúde» como um «estado completo de bem-estar físico, mental e social e não apenas [como] a ausência de doença ou enfermidade»⁴⁰. Quanto ao artigo 3.º da Carta dos Direitos Fundamentais, recorde que consagra o direito à integridade como o direito de todas as pessoas «à sua integridade física e mental». No domínio dos transportes e, em particular, do seguro de responsabilidade civil resultante do uso de veículos a motor, o Tribunal de Justiça declarou que «o conceito de dano corporal abrange qualquer dano [...] resultante da ofensa à integridade da pessoa, o que abrange tanto os sofrimentos físicos como psicológicos»⁴¹. Por último, em direito penal, o legislador nacional perspetiva atualmente as ofensas ao ser humano realçando esta dupla componente de integridade física e integridade psíquica, o que é confirmado pelo crime de violência psicológica ou maus tratos psíquicos⁴².

47. Por conseguinte, hoje afigura-se essencial interpretar o conceito de «lesão corporal» de modo que, tal como a ofensa à integridade psíquica, a ofensa à integridade física seja reconhecida, uma vez que esta lesa a capacidade daquela ou daquele que dela sofre de utilizar o seu corpo ou o seu espírito no exercício das funções que eram as suas⁴³. Qualquer acontecimento fora do comum,

³⁷ Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 112 (tradução livre).

³⁸ V., a este respeito, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 115.

³⁹ V., neste sentido, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 201.

⁴⁰ Primeiro parágrafo do preâmbulo da Constituição da Organização Mundial da Saúde, adotada pela Conferência Internacional da Saúde, realizada em Nova Iorque de 19 de junho a 22 de julho de 1946 e que entrou em vigor em 7 de abril de 1948.

⁴¹ Acórdão de 24 de outubro de 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, n.º 47).

⁴² V., nomeadamente, em direito francês, o artigo 222-14-3 do Código Penal (JORF de 10 de julho de 2010, n.º 0158).

⁴³ V., a este respeito, De Mol, J., *Le dommage psychique — Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bruxelas, 2012. V., igualmente, sobre a necessidade de reconhecer e proteger juridicamente a integridade psicológica, Bublitz, J.-C., «The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination», em von Arnould, A., von der Decken, K., e Susi, M., *The Cambridge handbook of new human rights: recognition, novelty, rhetoric*, Cambridge University Press, Cambridge, 2020, pp. 387 a 403.

sentido pelo indivíduo como uma ameaça vital grave e imediata, como uma catástrofe natural, um atentado terrorista, um acidente grave de transporte ou, ainda, uma agressão⁴⁴ é suscetível de constituir um traumatismo que, sendo, é certo, de ordem psicológica, é tão real e devastador do mesmo modo que a lesão corporal enquanto tal. Não incluir estas ofensas de ordem psíquica no conceito de «lesão corporal» seria uma «dicotomia ultrapassada e insustentável»⁴⁵. Além disso, como seria possível explicar que duas pessoas que sofreram lesões — uma física e a outra psíquica, ou até mesmo uma psíquica resultante de lesões corporais em sentido estrito e a outra «puramente psíquica» — da mesma gravidade, em consequência do mesmo acidente, não sejam indemnizadas de modo idêntico pela transportadora aérea⁴⁶?

48. Em segundo lugar, saliento que a Convenção de Montreal devia constituir um ponto de viragem em relação ao objetivo principal prosseguido pela Convenção de Varsóvia, a saber, limitar a responsabilidade das transportadoras aéreas com vista a favorecer o crescimento da então incipiente indústria da aviação civil⁴⁷.

49. Resulta do segundo, terceiro e quinto parágrafos do preâmbulo da Convenção de Montreal que, além do objetivo «de modernizar e consolidar» a Convenção de Varsóvia, a nova convenção visa assegurar «a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional» e uma «indemnização equitativa com base no princípio da restituição», através de um regime de responsabilidade objetiva das transportadoras aéreas, preservando sempre o «justo equilíbrio de interesses» em causa⁴⁸.

50. Nos dias de hoje, permitir a um passageiro aéreo obter uma indemnização por lesões psíquicas resultantes de um acidente de transporte, do mesmo modo que as devidas por lesões corporais, seria perfeitamente conforme com esses objetivos.

51. Recorde-se que o ónus da prova recai sobre o passageiro da transportadora aérea. Esta apenas pode ser responsabilizada na medida em que o passageiro lesado demonstre, com base numa peritagem médica, a existência de uma ofensa à integridade psíquica sofrida em consequência de um acidente cuja gravidade ou intensidade afetam significativamente a sua saúde e não será atenuada sem tratamento médico. Essa abordagem permite preservar o «justo equilíbrio de interesses» das transportadoras aéreas e dos passageiros⁴⁹, podendo as primeiras precaver-se contra pedidos de indemnização fraudulentos, de modo que não lhes é imposto um pesado ónus de restituição, dificilmente identificável e quantificável, suscetível de comprometer, ou até paralisar, a respetiva atividade económica⁵⁰.

⁴⁴ V., a este título, De Mol, J., *Le dommage psychique — Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bruxelas, 2012, p. 10.

⁴⁵ Andrews, C., «Psychiatric Injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law», *The Journal of air law and commerce*, vol. 76, n.º 1, janeiro, 2011, p. 39 (tradução livre).

⁴⁶ V., neste sentido, observações da delegação da Noruega e da Suécia apresentadas no projeto de convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, como aprovado na 30.ª sessão do Comité Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional, de 28 de abril a 9 de maio de 1997, e alterado pelo Grupo Especial para a Modernização e Consolidação do «Sistema de Varsóvia», Montreal, de 14 a 18 de abril de 1998, Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, DCW Doc No. 10, vol. II — Documentos, p. 97.

⁴⁷ V. ata da 1.ª reunião da Comissão Plenária, de 10 de maio de 1999, na Conferência Internacional de Direito Aéreo, Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, vol. I - Atas, p. 37.

⁴⁸ V. Acórdão de 12 de maio de 2021, *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 36 e jurisprudência referida).

⁴⁹ V. McKay, C., «The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 41, n.º 4, outubro de 2008, p. 1069.

⁵⁰ V., por analogia, Acórdão de 3 de setembro de 2020, *NIKI Luftfahrt* (C-530/19, EU:C:2020:635, n.º 40).

52. É tendo todos estes elementos em conta que proponho ao Tribunal de Justiça que declare que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «lesão corporal» abrange, independentemente da existência de uma ofensa à integridade física do passageiro, uma ofensa à sua integridade psíquica sofrida em consequência de um acidente, quando esta seja demonstrada por uma peritagem médica e exija tratamento médico.

53. Atendendo à resposta que proponho seja dada à primeira questão prejudicial, não há que analisar a segunda questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio.

V. Conclusão

54. Atentas as considerações que precedem, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo à primeira questão prejudicial submetida pelo Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria):

O artigo 17.º, n.º 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 29 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada, em nome desta, pela Decisão n.º 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «lesão corporal» abrange, independentemente da existência de uma ofensa à integridade física do passageiro, uma ofensa à sua integridade psíquica sofrida em consequência de um acidente, quando esta seja demonstrada por uma peritagem médica e exija tratamento médico.