



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

20 de outubro de 2022 \*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Convenção de Montreal — Artigo 17.º, n.º 1 — Responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de morte ou lesão corporal sofrida por um passageiro — Conceito de “lesão corporal” — Distúrbios de *stress* pós-traumático sofrido por um passageiro na sequência da evacuação urgente de uma aeronave»

No processo C-111/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça, Áustria), por Decisão de 28 de janeiro de 2021, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 25 de fevereiro de 2021, no processo

**BT**

contra

**Laudamotion GmbH**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Jürimäe, presidente de secção, M. Safjan, N. Piçarra (relator) N. Jääskinen, e M. Gavalec, juízes,

advogado-geral: J. Richard de la Tour,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de BT, por D. Heine, Rechtsanwalt,
- em representação da Laudamotion GmbH, por C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- em representação do Governo alemão, por J. Möller, J. Heitz e M. Hellmann, na qualidade de agentes,

\* Língua do processo: alemão.

— em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, K. Simonsson e G. Wilms, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 24 de março de 2022,

profere o presente

### Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 17.º, n.º 1, e do artigo 29.º da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adotada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em nome desta pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38; a seguir «Convenção de Montreal»), que entrou em vigor, no que respeita à União Europeia, em 28 de junho de 2004.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe BT à Laudamotion GmbH, uma transportadora aérea, a respeito de um pedido de indemnização deduzido por BT devido a uma perturbação de *stress* pós-traumático sofrido na sequência de uma evacuação urgente da aeronave que a devia transportar.

### Quadro jurídico

#### *Direito internacional*

- 3 Os segundo, terceiro e quinto parágrafos do preâmbulo da Convenção de Montreal enunciam:  
  
«[Os Estados Partes reconhecem] a necessidade de modernizar e consolidar a [Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 (a seguir “Convenção de Varsóvia”)] 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;  
  
[...]  
  
[...] uma 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.»
- 4 O artigo 17.º desta Convenção, sob a epígrafe «Morte ou lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens» estipula, no seu n.º 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 Nos termos do artigo 29.º da referida Convenção, sob a epígrafe «Fundamento dos pedidos»:
- «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 [...]»

### ***Direito da União***

- 6 O artigo 2.º, n.º 2, 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 1997, 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 2002, L 140, p. 2; a seguir «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.»

- 7 O artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento 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.»

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

- 8 Em 1 de março de 2019, BT embarcou num voo operado pela Laudamotion de Londres (Reino Unido) para Viena (Áustria).
- 9 Na descolagem, o reator esquerdo da aeronave que devia operar esse voo explodiu, o que implicou a evacuação dos passageiros. BT abandonou essa aeronave utilizando uma saída de emergência e foi projetada vários metros no ar pelo sopro do reator direito que ainda não tinha sido desligado. Foi-lhe diagnosticada uma perturbação de *stress* pós-traumático, pela qual tem recebido acompanhamento médico.
- 10 BT intentou no Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat, Áustria) uma ação destinada a declarar a responsabilidade da Laudamotion por força do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal assim como a obter o pagamento das quantias de 4 353,60 euros, relativas às despesas médicas suportadas, e de 2 500 euros de indemnização por danos não patrimoniais, acrescida dos encargos e despesas. Sublinhou que, em qualquer caso, a Laudamotion incorre em responsabilidade por força do direito austríaco, aplicável supletivamente.
- 11 Em sua defesa, a Laudamotion sustentou que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal abrange apenas as lesões corporais em sentido estrito, e não as perturbações puramente psíquicas, e acrescentou que o direito austríaco não é aplicável ao litígio no processo principal, por força do artigo 29.º desta Convenção.
- 12 Por Sentença de 12 de novembro de 2019, o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) julgou a ação procedente. Esse órgão jurisdicional considerou que o litígio no processo principal não estava abrangido pelo artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de

Montreal, uma vez que esta disposição só prevê a responsabilidade da transportadora aérea por lesões corporais. No entanto, considerou que a Laudamotion era responsável por força do direito austríaco, que prevê uma indemnização por danos puramente psíquicos no caso de este atingir um nível patológico.

- 13 Chamado a apreciar o recurso interposto pela Laudamotion, o Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria), por Acórdão de 7 de abril de 2020, anulou a sentença de primeira instância e julgou improcedente o pedido de indemnização. Esse órgão jurisdicional considerou não só, como o Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat), que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não se aplica em caso de lesões não corporais, mas também que o artigo 29.º desta Convenção exclui a aplicação do direito austríaco.
- 14 BT interpôs então recurso de «Revision» desse acórdão para o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça, Áustria), órgão jurisdicional de reenvio.
- 15 Este órgão jurisdicional 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 igualmente 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 desta Convenção.
- 16 Nestas condições, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
  - «1) O distúrbio psíquico de um passageiro com carácter 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?»

## **Quanto às questões prejudiciais**

### ***Quanto à primeira questão***

- 17 Esta questão deve ser entendida como pretendendo determinar, em substância, se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que uma lesão psíquica que atinge um nível patológico, causado a um passageiro por um «acidente», na aceção desta disposição, deve ser indemnizada em conformidade com a referida disposição.
- 18 A título preliminar, importa recordar que, por força do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97, 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.
- 19 Nos termos do artigo 17.º, n.º 1, desta Convenção, 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.

- 20 No entanto, o conceito de «lesão corporal» previsto nesta disposição não está definido na Convenção de Montreal nem no Regulamento n.º 2027/97, cujo artigo 2.º, n.º 2, prevê que os conceitos constantes deste regulamento que não se encontrem definidos no n.º 1 deste artigo terão o significado que lhes é atribuído por essa Convenção.
- 21 Deve ser dada a este conceito, tendo em conta, nomeadamente, o objeto da Convenção de Montreal, que é unificar certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, uma interpretação uniforme e autónoma para a União e os seus Estados-Membros (v., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 21). Assim, devem ser tidos em conta não os diversos sentidos que podem ser dados ao referido conceito nos direitos internos dos Estados-Membros, mas as regras de interpretação do direito internacional geral que vinculam a União (v., por analogia, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 32 e jurisprudência referida).
- 22 A este respeito, o artigo 31.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331), que codifica as regras do direito internacional geral, e cujas disposições fazem parte da ordem jurídica da União (v., neste sentido, Acórdão de 27 de fevereiro de 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, n.º 58 e jurisprudência referida), precisa que 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 (v., neste sentido, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 31 e jurisprudência referida). Por outro lado, o artigo 32.º desta Convenção prevê que se pode recorrer a meios complementares de interpretação, designadamente aos trabalhos preparatórios do Tratado em causa e às circunstâncias em que este foi concluído.
- 23 No que respeita ao significado comum do conceito de «lesão corporal» previsto no artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, há que sublinhar, à semelhança do advogado-geral no n.º 25 das suas conclusões, o termo «lesão» designa a alteração de um órgão, de um tecido ou de uma célula, em razão de uma doença ou de um acidente, ao passo que o termo «corporal» remete para a parte material de um ser animado, neste caso, o corpo humano.
- 24 Ora, embora o conceito de «lesão corporal», no seu significado comum, não possa ser interpretado no sentido de excluir uma lesão psíquica ligada a essa lesão corporal, o mesmo não sucede, como no caso em apreço, conforme resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe, quando se está perante uma lesão psíquica medicamente comprovada, que não apresenta nenhuma relação com uma lesão corporal, na aceção comum deste conceito. Com efeito, tal interpretação equivaleria a esbater a distinção entre lesão corporal e lesão psíquica.
- 25 Todavia, o facto de o conceito de «lesão corporal» ter sido incluído na redação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não pressupõe necessariamente que os autores desta Convenção tenham pretendido excluir, em caso de «acidente», na aceção desta disposição, a responsabilidade das transportadoras aéreas quando esse acidente tenha causado lesões psíquicas a um passageiro que não estão associadas a nenhuma lesão corporal com a mesma causa.
- 26 Com efeito, resulta dos trabalhos preparatórios que conduziram à adoção da referida Convenção que não foi acolhida nenhuma das propostas destinadas a incluir expressamente o conceito de «lesão psíquica» no texto da Convenção de Montreal. No entanto, como salientou o advogado-geral no n.º 41 das suas conclusões, resulta também desses trabalhos que o conceito de «lesão corporal» foi adotado «com base no facto de que, nalguns 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» (ata da 6.ª reunião da Comissão Plenária de 27 de maio de 1999, *Conferência Internacional de Direito Aéreo*, Montreal, 10 a 28 de maio de 1999, vol. I — Atas, p. 243).

- 27 Por outro lado, importa recordar que entre os objetivos da Convenção de Montreal figuram, nos termos dos segundo e terceiro considerandos desta Convenção, além da modernização e da consolidação da Convenção de Varsóvia, 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», nomeadamente em caso de acidente, através de um regime de responsabilidade objetiva das transportadoras aéreas. Ora, a necessidade de uma indemnização equitativa, que exige também que seja assegurada a igualdade de tratamento dos passageiros que sofreram lesões, sejam elas físicas ou psíquicas, da mesma gravidade em consequência de um mesmo acidente, seria posta em causa se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal fosse interpretado no sentido de excluir a reparação das lesões psíquicas causadas por esse acidente, quando não estejam associadas a uma lesão corporal.
- 28 Com efeito, a situação de um passageiro que sofreu uma lesão psíquica em consequência de um acidente pode, em função da gravidade do dano daí resultante, revelar-se comparável à situação de um passageiro que sofreu uma lesão corporal.
- 29 Por conseguinte, há que considerar que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal permite a indemnização de uma lesão psíquica causada por um «acidente», na aceção desta disposição, que não está associada a uma «lesão corporal», na aceção da referida disposição.
- 30 No entanto, a necessidade de uma indemnização equitativa deve ser conciliada, como decorre do quinto considerando da Convenção de Montreal, com a necessidade de preservar um «justo equilíbrio de interesses» das transportadoras aéreas e dos passageiros (v., neste sentido, Acórdãos de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 36, e de 12 de maio de 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 36).
- 31 Assim, a transportadora aérea só pode incorrer em responsabilidade, com fundamento no artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, se o passageiro afetado demonstrar, de modo juridicamente bastante, por meio, nomeadamente, de uma peritagem médica e de comprovativos de tratamentos médicos, a existência de uma lesão da sua integridade psíquica, sofrida em consequência de um «acidente», na aceção desta disposição, de uma gravidade ou de uma intensidade tais que afete o seu estado geral de saúde, tendo em conta, nomeadamente, os seus efeitos psicossomáticos, e que não pode ser debelada sem tratamento médico.
- 32 Esta interpretação permite simultaneamente aos passageiros lesados serem indemnizados equitativamente, em conformidade com o princípio da reparação, e às transportadoras aéreas precaver-se contra pedidos de indemnização fraudulentos que lhes imponham um ónus de reparação demasiado gravoso, dificilmente identificável e calculável, suscetível de comprometer, ou mesmo de paralisar a sua atividade económica (v., por analogia, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 40).
- 33 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que uma lesão psíquica causada a um passageiro por um «acidente», na aceção desta disposição, que não está

associada a uma «lesão corporal», na aceção da referida disposição, deve ser indemnizada do mesmo modo que essa lesão corporal, desde que o passageiro afetado demonstre a existência de uma lesão da sua integridade psíquica de uma gravidade ou de uma intensidade tais que não pode ser debelada sem tratamento médico.

### *Quanto à segunda questão*

- 34 Tendo em conta que a segunda questão só foi submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio em caso de resposta negativa à primeira questão e que esta foi objeto de uma resposta afirmativa, não há que responder à segunda questão.

### **Quanto às despesas**

- 35 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 17.º, n.º 1, 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.**

**deve ser interpretado no sentido de que:**

**uma lesão psíquica causada a um passageiro por um «acidente», na aceção desta disposição, que não está associada a uma «lesão corporal», na aceção da referida disposição, deve ser indemnizada do mesmo modo que essa lesão corporal, desde que o passageiro afetado demonstre a existência de uma lesão da sua integridade psíquica de uma gravidade ou de uma intensidade tais que não pode ser debelada sem tratamento médico.**

Assinaturas