

WALZ

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

6 de Maio de 2010*

No processo C-63/09,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pelo Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona (Espanha), por decisão de 20 de Janeiro de 2009, entrado no Tribunal de Justiça em 13 de Fevereiro de 2009, no processo

Axel Walz

contra

Clickair SA,

* Língua do processo: espanhol.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente de secção, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (relator) e D. Šváby, juízes,

advogado-geral: J. Mazák,
secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 10 de Dezembro de 2009,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de A. Walz, por J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— em representação da Clickair SA, por E. Rodés Casas, procuradora, e I. Soca Torres, abogado,

— em representação da Comissão Europeia, por L. Lozano Palacios e K. Simonsson, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 26 de Janeiro de 2010,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto 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 O pedido foi apresentado no quadro de um litígio que opõe A. Walz, passageiro da companhia aérea Clickair SA (a seguir «Clickair»), a esta última, a respeito de uma indemnização por danos resultantes da perda de bagagens registadas por ocasião de um transporte aéreo efectuado por esta companhia.

Quadro jurídico

Direito da União

- 3 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 respectiva 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»), dispõe:

«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. O presente regulamento também torna o âmbito de aplicação dessas disposições extensivo ao transporte aéreo dentro de um Estado-Membro.»

- 4 O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 estabelece:

«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.»

A Convenção de Montreal

5 No terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, os Estados partes reconhecem «a importância de assegurar a protecção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição».

6 Nos termos do quinto parágrafo do referido preâmbulo:

«[...] uma acção colectiva 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 [...]».

7 O capítulo III da Convenção de Montreal tem por epígrafe «Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos».

8 O artigo 17.º desta Convenção, com a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», dispõe:

«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.

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 objectos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

[...]»

- 9 O artigo 22.º da referida Convenção estabelece os «limites da responsabilidade por atrasos, bagagens e mercadorias», nos seguintes termos:

«[...]

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 [DSE] 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, excepto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.

[...]»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

- 10 Em 14 de Abril de 2008, A. Walz intentou uma acção judicial contra a Clickair, pedindo a condenação desta no pagamento de uma indemnização pela perda de bagagens registadas por ocasião de um transporte aéreo efectuado por esta companhia, de Barcelona (Espanha) ao Porto (Portugal).
- 11 A. Walz exige uma indemnização no montante total de 3 200 euros, dos quais 2 700 euros correspondem ao valor das bagagens perdidas, e 500 euros, ao dano moral ocasionado por esta perda.
- 12 A Clickair contestou o pedido de A. Walz, alegando, nomeadamente, que a indemnização exigida excede o limite da responsabilidade por perda de bagagens, de 1 000 DSE, previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.
- 13 Estando na base do litígio as condições de execução de um transporte aéreo assegurado por uma transportadora da União Europeia, entre duas cidades situadas em diferentes Estados-Membros, o Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona, chamado a pronunciar-se, aplicou o Regulamento n.º 2027/97.
- 14 O tribunal realçou que, no que respeita à responsabilidade das transportadoras da União em matéria de transporte aéreo de passageiros e respectivas bagagens no território da União, o Regulamento n.º 2027/97 se limita a transpor as disposições pertinentes da Convenção de Montreal. Por conseguinte, o tribunal questionou-se sobre a interpretação a fazer de certas disposições, entre as quais o artigo 22.º, n.º 2, desta Convenção, que fixa os limites da responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de perda de bagagens.

- 15 A este propósito, o juiz de reenvio invoca jurisprudência da Audiencia Provincial de Barcelona. Em acórdão proferido em 2 de Julho de 2008, este tribunal considerou, com efeito, que o limite supra-referido não incluía, cumulativamente, os danos materiais e morais, mas que, por um lado, o dano material estava sujeito ao limite de 1 000 DSE, ao passo que, por outro lado, o dano moral estava sujeito a outro limite, de igual montante, de modo que o limite total resultante da soma dos danos morais e materiais seria de 2 000 DSE.
- 16 No entanto, não perfilhando este entendimento, o juiz suspendeu a instância e submeteu ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O limite da responsabilidade, a que se refere o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção [de Montreal], abrange tanto os danos materiais como os danos morais decorrentes da perda da bagagem?»

Quanto à questão prejudicial

- 17 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o conceito de «dano», subentendido no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, que fixa o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante, designadamente, da perda de bagagens, deve ser interpretado no sentido de que abrange o dano material e o dano moral.
- 18 A título liminar, cumpre recordar que, em matéria de responsabilidade das transportadoras da União pelo transporte aéreo de passageiros e respectivas bagagens no território da União, o Regulamento n.º 2027/97, aplicável no caso concreto, transpõe

as disposições pertinentes da Convenção de Montreal. Decorre, em particular, do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento que a responsabilidade das transportadoras aéreas da União perante os passageiros e respectivas bagagens se rege por todas as disposições da Convenção de Montreal relativas a tal responsabilidade. Assim, o órgão jurisdicional de reenvio pede a interpretação das disposições pertinentes desta Convenção.

- 19 A Convenção de Montreal, assinada pela Comunidade, em 9 de Dezembro de 1999, ao abrigo do artigo 300.º, n.º 2, CE, foi aprovada, em nome desta, pela Decisão 2001/539 e entrou em vigor, no que à Comunidade diz respeito, em 28 de Junho de 2004.
- 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 (v., por analogia, acórdão de 30 de Abril de 1974, Haegeman, 181/73, Colect., p. 251, n.ºs 2, 4 e 5; e, no que respeita à Convenção de Montreal, os acórdãos de 10 de Janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Colect., p. I-403, n.º 36, e de 22 de Dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Colect., p. I-11061, n.º 28).
- 21 Uma vez que a Convenção de Montreal não contém nenhuma definição dos termos «prejuízo» e «dano», deve notar-se, antes de mais, que, atento o objectivo da referida Convenção, a saber, unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, estes termos devem ser objecto de uma interpretação uniforme e autónoma, não obstante os diferentes sentidos atribuídos a estes conceitos no direito interno dos Estados partes nesta Convenção.
- 22 Nestas circunstâncias, devem interpretar-se os termos de «prejuízo» e «dano» consagrados numa convenção internacional, segundo as regras de interpretação do direito internacional geral que vinculam a União.

- 23 A este propósito, o artigo 31.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de Maio de 1969, que codifica as regras do direito internacional geral, 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 respectivos objecto e fim (v., neste sentido, entre outros, o parecer n.º 1/91, de 14 de Dezembro de 1991, Colect., p. I-6079, n.º 14, bem como os acórdãos de 1 de Julho de 1993, *Metalsa*, C-312/91, Colect., p. I-3751, n.º 12, de 2 de Março de 1999, *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Colect., p. I-1209, n.º 47, e de 20 de Novembro de 2001, *Jany e o.*, C-268/99, Colect., p. I-8615, n.º 35).
- 24 Cumpre, desde logo, precisar que o termo «dano», referido simultaneamente na epígrafe do capítulo III e no n.º 1 do artigo 17.º da Convenção de Montreal, deve ser entendido, para efeitos da interpretação desta Convenção, como sinónimo de «dano», mencionado na epígrafe e no n.º 2 do artigo 17.º da referida Convenção. Resulta, na verdade, de outras versões linguísticas autênticas da Convenção de Montreal que um termo idêntico («daño», na versão espanhola; «damage», na versão inglesa) é utilizado indistintamente para designar tanto o «prejuízo» [«préjudice»] como o «dano» [«dommage»], na acepção da versão francesa desta Convenção. Além disso, se a versão em língua russa da referida Convenção, a exemplo da versão francesa, emprega dois termos, a saber, «вред» (dano) e «повреждение» (danificação), ambos os termos, dotados de uma raiz comum e empregues sem distinção, devem igualmente ser considerados sinónimos para efeitos de interpretação da mesma Convenção.
- 25 Em seguida, no que respeita ao contexto em que é referido o termo «dano» no artigo 17.º da Convenção de Montreal, sublinhe-se que, como se observou no número precedente do presente acórdão, este termo surge igualmente na própria epígrafe do capítulo III desta Convenção, de que a referida disposição faz parte. Por conseguinte, na falta de indicações contrárias na referida Convenção, deve assumir um sentido idêntico ao longo de todo este capítulo.
- 26 Além disso, o artigo 22.º da Convenção de Montreal, que faz parte do referido capítulo III e, logo, do contexto pertinente, limita a responsabilidade da transportadora, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso, o que implica que a natureza do dano sofrido pelo passageiro seja indiferente para este efeito.

- 27 Por fim, para precisar o sentido comum a dar aos termos «prejuízo» e «dano», em aplicação da regra de interpretação evocada no n.º 23 do presente acórdão, há que recordar que existe efectivamente um conceito de dano, de origem não convencional, comum a todos os subsistemas de direito internacional. Assim, segundo o artigo 31.º, n.º 2, dos Artigos sobre a responsabilidade do Estado por facto internacionalmente ilícito, elaborados pela Comissão do Direito Internacional (CDI) das Nações Unidas, e dos quais a Assembleia Geral tomou conhecimento através da sua Resolução 56/83, em 12 de Dezembro de 2001, «o prejuízo inclui qualquer dano, tanto material como moral [...]».
- 28 As duas vertentes do conceito de dano, tal como resultam da disposição supramencionada, que visa precisamente codificar o estado actual do direito internacional geral, podem assim ser consideradas como expressando conjuntamente o sentido comum a atribuir a este conceito em direito internacional. Além disso, cabe referir que nada, na Convenção de Montreal, indicia que os Estados contratantes hajam pretendido atribuir ao conceito de dano, no quadro de um regime de responsabilidade harmonizado do direito internacional privado aéreo, um sentido específico, distinto do sentido comum. Assim, o conceito de dano, tal como decorre do direito internacional geral, continua a ser aplicável, em conformidade com o artigo 31, n.º 3, alínea c), da Convenção sobre o Direito dos Tratados, já referida, nas relações entre as partes na Convenção de Montreal.
- 29 Daqui decorre que os termos «prejuízo» e «dano», referidos no capítulo III da Convenção de Montreal, devem ser entendidos como incluindo tanto os danos materiais quanto os morais.
- 30 Esta conclusão é corroborada pelos objectivos que presidiram à adopção da Convenção de Montreal.
- 31 Nesta sede, deve recordar-se que, segundo o terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, os Estados partes na Convenção, cientes da «importância

de assegurar a protecção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como [da] necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição», decidiram instituir um regime de responsabilidade estrita das transportadoras aéreas.

- 32 Assim, no que se refere, mais especificamente, aos danos ocorridos em caso de destruição, perda ou avaria de bagagens registadas, a transportadora, nos termos do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, presume-se responsável pelos danos causados «[...] 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».
- 33 Esse regime de responsabilidade estrita implica, todavia, que, tal como decorre ainda do quinto parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, seja preservado um «justo equilíbrio de interesses», designadamente no que se refere aos interesses das transportadoras aéreas e aos dos passageiros.
- 34 Para preservar tal equilíbrio, os Estados contratantes acordaram, em determinados casos — nomeadamente, nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagens —, em limitar a obrigação de responsabilidade que impende sobre as transportadoras aéreas. O limite da indemnização daí resultante deve ser aplicado «por passageiro».
- 35 Decorre daqui que o «justo equilíbrio de interesses» supra-referido exige, nas diferentes hipóteses em que a transportadora é considerada responsável por força do capítulo III da Convenção de Montreal, a existência de limites claros de indemnização relativos à totalidade do dano sofrido por cada passageiro, em cada uma das referidas hipóteses, independentemente da natureza do dano causado a este último.

- 36 Com efeito, uma tal limitação da indemnização permite aos passageiros serem indemnizados, fácil e rapidamente, sem que seja imposto às transportadoras aéreas um ónus de reparação demasiado pesado, dificilmente identificável e calculável, que seria susceptível de comprometer ou mesmo paralisar a sua actividade económica.
- 37 Resulta do exposto que os diferentes limites de indemnização mencionados no capítulo III da Convenção de Montreal, incluindo o fixado no artigo 22.º, n.º 2, desta Convenção, devem ser aplicados à totalidade do prejuízo causado, independentemente da sua natureza material ou moral.
- 38 Além disso, o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal prevê a possibilidade de o passageiro fazer uma declaração especial de interesse, no momento da entrega das bagagens registadas à transportadora. Esta possibilidade confirma que o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante da perda de bagagens, previsto no referido artigo, é, na falta de declaração, um limite absoluto que cobre tanto o dano moral como o dano material.
- 39 Atentas as considerações anteriores, deve responder-se à questão colocada que o conceito de «dano», subentendido no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, que fixa o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante, designadamente, da perda de bagagens, deve ser interpretado no sentido de que abrange tanto o dano material como o dano moral.

Quanto às despesas

- 40 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 efectuadas 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 conceito de «dano», subentendido no 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, que fixa o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante, designadamente, da perda de bagagens, deve ser interpretado no sentido de que abrange tanto o dano material como o dano moral.

Assinaturas