

## Versão anonimizada

Tradução

C-70/20 – 1

### Processo C-70/20

#### Pedido de decisão prejudicial

**Data de entrada:**

12 de fevereiro de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria)

**Data da decisão de reenvio:**

30 de janeiro de 2020

**Recorrente em recurso de «Revision»:**

YL

**Recorrida em recurso de «Revision»:**

Altenrhein Luftfahrt GmbH

---

O Oberste Gerichtshof (Supremo Tribunal) *[omissis]*, no litígio entre a recorrente YL, [Áustria], *[omissis]* e a recorrida, Altenrhein Luftfahrt GmbH, Aeroporto de Viena [Áustria], relativo a 68 858 euros, a que acrescem juros e custas e fixação (valor do litígio: 5 000 euros), pronunciando-se sobre o recurso de «Revision» que a recorrente interpôs do Acórdão do Oberlandesgericht Wien (Tribunal Regional Superior de Viena,) na qualidade de instância de recurso, de 29 de abril de 2019 *[omissis]*, que confirmou o Acórdão do Handelsgericht Wien (Tribunal de Comércio de Viena) de 23 de janeiro de 2019 *[omissis]*, o Oberste Gerichtshof (Supremo Tribunal) proferiu o seguinte

Despacho:

**I.** É submetida ao Tribunal de Justiça da União Europeia, em conformidade com o artigo 267.º TFUE, a seguinte questão prejudicial:

Uma aterragem dura, embora ainda dentro dos parâmetros normais de operação da aeronave, mas que causou ferimentos a um passageiro, constitui um acidente na

aceção do 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 em 9 de dezembro de 1999 pela Comunidade Europeia e aprovada em nome desta pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001?

II. [Suspensão da instância] *[omissis]*

Fundamentos:

1. Matéria de facto:

Em 20 de março de 2014, a recorrente foi passageira num voo, operado pela recorrida, de Viena com destino a St Gallen/Altenrhein (Suíça). Durante a aterragem, o tacógrafo registou uma carga vertical de 1,8 gramas. Uma aterragem deste tipo pode, em termos subjetivos, ser sentida como uma aterragem dura. Todavia, tendo em conta uma tolerância de medição de um ponto de vista aeronáutico, a aterragem pode (ainda) considerar-se feita dentro dos parâmetros normais de operação da aeronave que, de acordo com as especificações do construtor aeronáutico, atinge uma carga máxima de 2 gramas. Não foi constatado qualquer erro por parte do piloto. Do ponto de vista aeronáutico, devido à sua localização nos Alpes, é mais seguro efetuar uma aterragem dura no aeroporto de St. Gallen/Altenrhein do que uma aterragem suave.

2. Argumentos e conclusões das partes

A recorrente afirma ter sofrido uma hérnia discal por ocasião da aterragem e pede uma indemnização com fundamento no artigo 17.º da Convenção de Montreal. Considera que a aterragem deve ser qualificada de «dura» e que constitui um acidente na aceção do artigo 17.º da Convenção de Montreal.

A recorrida alega que a aterragem se verificou no âmbito do funcionamento normal do avião. Trata-se, por conseguinte, de um acontecimento típico durante um voo, mas não de um acidente na aceção do artigo 17.º da Convenção de Montreal.

3. Tramitação processual anterior:

O Tribunal de Primeira Instância julgou improcedente o pedido. A responsabilidade prevista no artigo 17.º da Convenção de Montreal pressupõe um acidente, que apenas pode ser considerado no caso de uma «aterragem excecionalmente dura», algo que não se verifica no caso em apreço. Os acontecimentos típicos de um transporte aéreo, entre os quais se incluem uma aterragem dura ou uma travagem forte, não justificam esta responsabilidade, uma vez que o passageiro aéreo (com o qual se pretende aparentemente referir um

passageiro aéreo típico) conhece este tipo de acontecimentos e está a contar com os mesmos.

O Tribunal de Recurso confirmou a referida decisão. É certo que, a título excecional, uma aterragem dura pode igualmente constituir um acidente na aceção do artigo 17.º da Convenção de Montreal. Tal pressupõe, porém, que os limites de carga do trem de aterragem e dos elementos estruturais indicados pelo construtor teriam sido claramente excedidos. Uma aterragem normal, tal como no caso em apreço, exclui a hipótese de um acidente.

O Oberste Gerichtshof (Supremo Tribunal) foi chamado a pronunciar-se sobre um recurso de «Revision» interposto pela recorrente contra este acórdão. A recorrente continua a entender que existiu um acidente suscetível de desencadear a responsabilidade da recorrida. Em caso afirmativo, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) teria de anular as decisões das instâncias precedentes. Neste caso, o tribunal de primeira instância teria de pronunciar-se sobre a questão de saber se a hérnia discal da recorrente foi efetivamente causada pela aterragem. Esta questão não foi analisada até ao momento devido ao facto de as instâncias precedentes terem negado a responsabilidade da recorrida desde logo porque não consideraram que se verificou um acidente.

#### 4. Fundamentos jurídicos:

4.1. A responsabilidade da recorrida deve ser apreciada à luz da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (a seguir «Convenção de Montreal»). A aplicabilidade desta Convenção resulta do facto de o ponto de partida e o ponto de destino do voo se situarem em diferentes Estados Partes (Áustria, Suíça), o que consubstancia uma operação de transporte internacional na aceção do artigo 1.º da Convenção de Montreal.

4.2. A Convenção de Montreal foi 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. Por conseguinte, faz parte integrante da ordem jurídica da União, pelo que o Tribunal Europeu é chamado a pronunciar-se a título prejudicial sobre a sua interpretação (Acórdão do TJUE, C-6/14, Wucher Helicopter GmbH).

4.3. É controvertida a interpretação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal:

*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.*

Nos termos desta disposição, a transportadora é responsável até ao limite máximo de responsabilidade a que se refere o n.º 1, do artigo 21.º, da Convenção de

Montreal – o qual não é ultrapassado no presente processo –, independentemente da existência de culpa da sua parte, podendo apenas exonerar-se da responsabilidade invocando que o lesado contribuiu para o dano, nos termos do artigo 20.º, n.º 1, da Convenção de Montreal. O artigo 17.º da Convenção de Montreal corresponde, no essencial, ao artigo 17.º da *Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*, pelo que a jurisprudência relativa a esta disposição pode continuar a aplicar-se no âmbito desta interpretação.

## 5. Fundamentação do reenvio prejudicial:

5.1. O requisito da responsabilidade nos termos do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal é a existência de um dano causado por um «acidente» (morte ou lesão corporal); o acidente deve ser *conditio sine qua non* do dano. Por conseguinte, a existência de um «acidente» é determinante. Este conceito não é definido pela Convenção. A questão que se coloca é a de saber se abrange uma aterragem «dura», mas que (ainda) é efetuada no «domínio do funcionamento normal». Tal significa que a carga do trem de aterragem e dos elementos estruturais é inferior aos limites cuja ultrapassagem exige um controlo técnico do avião, segundo as especificações do construtor. Neste contexto, o Senado entende como «aterragem dura» uma aterragem que – contrariamente ao que acontece numa aterragem «suave» – não é suficientemente amortecida pelo trem de aterragem do avião e é sentida de forma evidente pelo passageiro.

5.2. No seu Acórdão no processo C-532/18, GN, n.º 34, o Tribunal Europeu concluiu que importa remeter para o «sentido corrente» do conceito de «acidente». Neste sentido, trata-se de um «acontecimento danoso involuntário e imprevisto» («*un évènement involontaire dommageable imprévu*»). Esta formulação parece indiciar a importância da previsão do acontecimento pelo passageiro («*imprévu*», e não «*imprévisible*»). O Supreme Court norte-americano seguiu um entendimento semelhante ao TJUE, considerando que um «acidente» constitui um «unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger», isto é, uma ocorrência ou um acontecimento inesperado ou invulgar de origem externa (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Pelo menos de acordo com esta redação («ou») é suficiente que o acontecimento tenha sido inesperado, não se exigindo que também tenha sido invulgar. Apontam no mesmo sentido as decisões do Bundesgerichtshof alemão (Supremo Tribunal Federal) que se baseiam (em exclusivo) no «caráter súbito» do acontecimento.

Estas formulações podem ser entendidas no sentido de que o que importa não é o carácter imprevisível ou atípico objetivo do acontecimento gerador do dano, mas unicamente o facto de esse acontecimento ter tido uma origem externa, se produziu subitamente e de o passageiro não ter contado com o mesmo (v. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, n.º 14: «It is important to bear in mind that the ‘unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ‘unintended and

unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ,accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.»).

De acordo com esta interpretação (ampla), apenas existiria um acidente caso o dano tivesse sido causado pelo funcionamento normal do avião, sem que se tenha verificado um acontecimento súbito e surpreendente para o passageiro. É o que acontece, nomeadamente, quando a pressão da cabine comum provoca danos (*Air France v. Saks: Verlust des Gehörs; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombose). Em contrapartida, também as turbulências ligeiras ou médias – que, enquanto tal, não são nem invulgares nem imprevisíveis – poderiam igualmente ser qualificadas como acidente caso provocassem danos [omissis]. O mesmo se deveria aplicar a uma aterragem dura que, como no caso em apreço, se situa (ainda) no domínio do funcionamento normal do avião, mas que é súbita e inesperada e causa uma lesão no corpo (de acordo com as alegações da recorrente ainda em análise).

5.3. Em contrapartida, sobretudo a jurisprudência francesa refere-se ao caráter imprevisível do acontecimento (Cour de cassation [omissis]: «*évènement extérieur, soudain et imprévisible*»). Deve, portanto, tratar-se não apenas de um acontecimento com origem exterior («*extérieur*»), súbito («*soudain*») e inesperado do ponto de vista do passageiro, como também de um acontecimento imprevisível («*imprévisible*»), ou seja, um acontecimento objetivamente invulgar. Por conseguinte, não seria necessário reparar os danos resultantes de acontecimentos que se enquadram no funcionamento normal e previsível do avião (v., visivelmente neste sentido, as Conclusões do advogado-geral H. Saugmandsgaard Øe no processo Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, n.º 44, que, no entanto, interpreta igualmente neste sentido a jurisprudência norte-americana e alemã).

A doutrina alemã sustenta igualmente um entendimento semelhante: os acontecimentos típicos, operacionais e aceites não podem justificar a existência de uma responsabilidade [omissis]. Por conseguinte, uma aterragem dura apenas pode ser qualificada de «acidente» casos os limites de carga do trem de aterragem e dos elementos estruturais indicados pelo construtor tiverem sido largamente excedidos [omissis].

Neste sentido, o District Court for the Southern District of New York [omissis] e o Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia) [omissis] concluíram que não existe responsabilidade por parte da companhia aérea no caso de uma «aterragem rotineira» (District Court) ou de uma aterragem «dentro dos limites da normalidade» (Landgericht).

5.4. Esta última abordagem baseia-se manifestamente na avaliação segundo a qual os acontecimentos que (ainda) estão abrangidos pelo funcionamento normal de um avião tipicamente não causam lesões corporais, mesmo quando ocorrem de

forma súbita e inesperada. Tal é, nomeadamente, o caso das aterragens «duras» (v. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [OMISSIS]: «[...] *airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.*») («um avião não é tão sólido como uma pessoa – o que significa que se uma aterragem dura não danificou o avião, não pode ter ferido passageiros»). Caso se verifique, no entanto, uma lesão, geralmente haverá uma predisposição especial do passageiro que se associa ao acontecimento como causa adicional do dano. Esta predisposição não estaria abrangida pela área de risco da companhia aérea (v., neste sentido, em termos gerais as conclusões do advogado-geral Saugmandsgaard Øe no processo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:788, n.º 44).

6. O Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) considera preferível, por princípio, este entendimento. É certo que o mesmo leva a que os limites impostos pelo fabricante do avião determinem indiretamente a interpretação do conceito de «acidente». Assegura, no entanto, um equilíbrio adequado entre os interesses do passageiro aéreo e os da companhia aérea, evita um carácter ilimitado da responsabilidade (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 37) e, além disso, apresenta a vantagem da simplicidade precisamente por estar associado a limites concretos. Todavia, pelas razões acima expostas, não existe um ato claro. Por conseguinte, na qualidade de órgão jurisdicional de última instância, o Oberste Gerichtshof (Supremo Tribunal) tem a obrigação de proceder ao reenvio prejudicial.

II. [informação de natureza processual] [omissis]

[Assinaturas] [omissis]