

## Versão anonimizada

Tradução

C-687/19-1

Processo C-687/19

Pedido de decisão prejudicial

**Data de entrada:**

18 de setembro de 2019

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Cour d'appel de Mons (Tribunal de Recurso de Mons, Bélgica)

**Data da decisão de reenvio:**

5 de setembro de 2019

**Recorrente, demandante originária:**

Ryanair Ltd

**Recorrida, demandada originária:**

PJ

---

[OMISSIS]

[OMISSIS]

**NO PROCESSO ENTRE:**

**RYANAIR Ltd** [OMISSIS],

recorrente,

[OMISSIS]

**CONTRA:**

**PJ**, [OMISSIS]

recorrida,

[OMISSIS] [OMISSIS] [tramitação processual]

I. Admissibilidade do recurso

O recurso [OMISSIS] é admissível. [OMISSIS]

II. Antecedentes e objeto atual do litígio

PJ citou a sociedade [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] com vista a obter a sua condenação a pagar-lhe, a título de indemnização por perdas e danos, o montante principal de 60 000 EUR sob reserva de aumento ou de redução no decurso da instância e de 2 000 EUR a título provisório, acrescidos de juros compensatórios, a partir de 25 de fevereiro de 2015.

Através de observações apresentadas na audiência de 24 de janeiro de 2018, solicitou, a título interlocutório, a designação de um perito médico com vista à avaliação do seu dano.

O acórdão recorrido, proferido à revelia da sociedade [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS], condenou esta última a pagar a PJ o montante provisório de 1 500 EUR e designou, quanto ao restante, o perito RI.

[OMISSIS]

III. Fundamento do recurso

III.1. Matéria de facto relevante

1. Em 25 de fevereiro de 2015, a recorrida apanhou o voo FR2829 a partir de Barcelona com destino a Charleroi. Estava acompanhada do seu filho SH, de 9 meses de idade.
2. Quando o avião sobrevoava os Pirinéus, deparou-se com graves turbulências, que causaram ferimentos a dois membros da tripulação: uma hospedeira foi propulsionada até ao teto, uma outra ficou ferida no tornozelo, depois de ter sido atingida por um carrinho de *catering*. O avião foi desviado para Bordéus para que fosse prestada assistência médica a estas duas pessoas feridas.
3. O voo aterrou no aeroporto de Charleroi com cinco horas de atraso.
4. A recorrida afirma que, na sequência desses eventos, ficou profundamente chocada e padece de síndrome de *stress* pós-traumático incapacitante; pede que a recorrente seja condenada a reparar esse prejuízo.
5. A recorrida apresentou:  
2

- um certificado datado de 17 de agosto de 2015, assinado por TG, psiquiatra, que relata as afirmações da recorrida, precisando que, depois de tais acontecimentos, tem receio de qualquer tipo de transporte e revive esses momentos dolorosos, e que conclui: «eu penso que esta paciente apresenta as características típicas do *stress* pós-traumático, incapacitante, e que necessitará de assistência psicológica e medicamentosa»;
- três atestados [OMISSIS] que afirmam que a recorrida iniciou um acompanhamento terapêutico a 28 de abril de 2015, na sequência dos acontecimentos controvertidos;
- um certificado de VF, datado de 20 de março de 2017, segundo o qual a recorrida sofre de síndrome pós-concussional com ansiedade, perturbações do sono e lombociatalgia direita S1 desde 25 de fevereiro de 2015;
- os resultados de um exame radiológico, realizado em 21 de fevereiro de 2017, que concluiu pela existência de uma «protusão discal L5-S1, posterior direita, entrando em conflito com a emergência radicular S1 direita»

### III.2. Argumentos jurídicos

#### 6. A recorrente sustenta:

- que a ação prescreveu;
- que não há indemnização possível, no caso em apreço, na ausência de acidente e, a título subsidiário, de lesão corporal, na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal de 28 de maio de 1999 para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional;
- que o nexo causal não está provado.

#### III.2.1. Prescrição:

7.-16 [OMISSIS] [OMISSIS]

17. Por conseguinte, a ação não prescreveu.

#### III.2.2. Conceito de «acidente»

18.-20. [OMISSIS] [OMISSIS]

21. No caso em apreço, é demonstrado pelos documentos apresentados que, durante o voo controvertido, o avião sofreu subitamente fortes turbulências que causaram lesões corporais a dois membros da tripulação, tendo sido necessário desviá-lo.

### III.2.3. Conceito de lesão corporal

22. Para que haja lugar a indemnização, a recorrida deve igualmente provar que esse acontecimento inesperado e súbito lhe causou uma lesão corporal.
23. A recorrida nunca alegou ter ficado ferida na sequência das turbulências ocorridas durante o voo controvertido, incluindo em sede de citação, onde alega ter ficado fortemente chocada e traumatizada pelos acontecimentos mas não dá conta de qualquer ferimento. *[OMISSIS]*
24. *[OMISSIS]*
25. No entanto, a recorrente sustenta que as lesões puramente psíquicas são excluídas da indemnização, tanto por força do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, relativa a uma lesão corporal, como do Regulamento (CE) n.º 889/2002, e das suas próprias condições gerais, que regulam as partes.
26. O Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, recorda no preâmbulo (4), que a Convenção de Montreal prevê um regime de responsabilidade ilimitada em caso de morte ou de lesões corporais dos passageiros aéreos.
27. O artigo 2.º, n.º 2 deste regulamento enuncia que os conceitos constantes que não se encontrem definidos no n.º 1 terão o significado que lhes é atribuído pela Convenção de Montreal. No preâmbulo, este regulamento recorda que 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.
28. O artigo 3.º, n.º 1, do mesmo regulamento dispõe que 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. O anexo deste regulamento prevê que não existem limites financeiros para a responsabilidade em caso de danos físicos ou morte dos passageiros.
29. As condições gerais da recorrente lembram que as viagens internacionais, tal como previsto na convenção, estão sujeitas às regras de responsabilidade da Convenção e do Regulamento do Conselho da União Europeia n.º 2027/97 (alterado pelo Regulamento n.º 889/2002) bem como às presentes condições que indicam no artigo 14.º, n.º 2: «Não existe limite financeiro à nossa responsabilidade por morte, ferimentos ou quaisquer outras lesões físicas sofridas por um Passageiro».
30. A recorrente não contesta que o Regulamento n.º 2027/97 não altera o conteúdo da Convenção de Montreal.

31. Nem a Convenção de Montreal nem o Regulamento (CE) n.º 889/2002 definem o conceito de lesão corporal. No seu sentido usual, o termo «lesão» significa «mudança grave produzida num organismo por uma doença, um acidente (ferimento, contusão, queimadura), e o termo «corporal» significa «relativo ao corpo» (físico) (v. Le Robert ilustrado, 2012).
32. A recorrente defende a seguinte tese:

Um stress pós-traumático, como o alegado pela recorrida, não constitui uma «lesão corporal» na aceção da Convenção de Montreal. A não inclusão dos danos psicológicos nos danos reparáveis não é nova. Já antes da entrada em vigor da Convenção de Montreal o artigo 17.º da Convenção de Varsóvia continha um regime sensivelmente semelhante. O Supremo Tribunal dos Estados Unidos proferiu um acórdão de referência no processo Floyd (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 17 de abril de 1991, 499 US 530 (1991), que dispôs: *mesmo se estivéssemos de acordo em relação ao facto de que seria desejável, enquanto objetivo político, que uma lesão puramente psicológica fosse passível de ser indemnizada, não podemos acolhê-lo sem prova tangível que era essa a vontade dos signatários em relação ao artigo 17.º Como debatido, nem a linguagem, nem os trabalhos preparatórios, nem as interpretações sucessivas do artigo 17.º demonstram claramente tal intenção.*

Os trabalhos preparatórios da Convenção de Montreal demonstram que alguns países escandinavos tentaram acrescentar, a par das lesões corporais, as lesões mentais (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol., *Minutes*, p. 67).

No entanto, de forma completamente deliberada, esta via não foi adotada no final dos trabalhos da Convenção e foi decidido manter apenas as lesões corporais.

Esta rejeição das lesões mentais na Convenção de Montreal é, além disso, confirmada pela escolha feita pelo Comité de Revisão da Convenção de Roma de 1952 relativa a danos causados a terceiros à superfície [por aeronaves estrangeiras], na medida em que a Convenção relativa à reparação dos danos causados a terceiros por aeronaves de 2 de maio de 2009 (não ratificada pela Bélgica) prevê, no seu artigo 3.º, n.º 3, que *os danos causados por morte, lesão corporal ou lesão psicológica são indemnizáveis. Os danos devidos a lesão psicológica só são indemnizáveis se forem causados por uma doença psiquiátrica reconhecível, resultante quer de uma lesão corporal quer de uma exposição direta à probabilidade de morte ou lesão corporal iminentes.*

Trata-se do único e exclusivo instrumento jurídico relativo ao transporte aéreo que permite a uma determinada categoria de vítimas pedir uma indemnização pelos seus danos psicológicos em casos bem delimitados.

A escolha efetuada pelo legislador internacional não é fruto do acaso, resultando da sua vontade de assegurar um compromisso uniforme, razoável e equilibrado entre, por um lado, a proteção dos interesses dos passageiros e, por outro, a

promoção do transporte aéreo enquanto atividade que visa permitir a livre circulação de pessoas e bens, num plano social e comercial.

Qualquer outra solução abriria a porta a pedidos de indemnização inoportunos por parte de qualquer passageiro que alegasse ter sofrido um desconforto psicológico, independentemente da sua natureza, devido à utilização de um meio de transporte.

33. A recorrida defende a seguinte tese:

No processo *Floyd*, o Supremo Tribunal dos Estados Unidos limitava a sua análise à questão de uma pura lesão mental e deixava de parte a questão de uma lesão mental acompanhada de uma lesão física ou a questão de uma lesão mental que se manifesta em seguida por uma lesão física.

Além disso, na sequência do processo *Floyd*, no processo *Weaver v. Delta Airlines*, a demandante referiu que ficara aterrorizada aquando da aterragem de emergência, tendo-lhe sido diagnosticada uma síndrome de *stress* pós-traumático; alegou que os desenvolvimentos mais recentes da medicina demonstravam que o *stress* extremo causa danos físicos ao cérebro, ou seja, a destruição física ou a atrofia de porções do hipocampo no cérebro e o tribunal acolheu tais argumentos, considerando estes elementos suficientes [US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 de junho de 1999].

Podemos interrogar-nos sobre a linha divisória entre uma lesão física e uma lesão mental.

Na sequência do caso *Floyd*, por ocasião da Convenção de Montreal, tanto os representantes americanos como os da Suécia e da Noruega pretenderam acrescentar expressamente o conceito de lesão mental, mas encontraram a oposição de um grande número de representantes dos outros países para quem isso não era necessário, uma vez que o conceito de lesão psicológica já estava incorporado no termo «lesão corporal»; isto foi confirmado pelo representante francês na Convenção de Montreal que indicou que o termo «lesão corporal» abrangia simultaneamente lesões mentais e físicas [International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law (Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional), Montreal (10-28 Maio, 1999), *Minutes*, Doc. 9775 - DC/2, pp. 68 e 36 (2001)].

Em caso de dúvida quanto às condições gerais, há que aplicar o artigo 1162.º do Código Civil belga.

34. Nos termos do artigo 267.º TFUE, o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a interpretação dos Tratados e sobre a validade e a interpretação dos atos adotados pelas instituições, órgãos ou organismos da União.

Uma vez que a interpretação do direito da União Europeia incumbe ao Tribunal de Justiça da União Europeia, há que submeter-lhe a questão prejudicial especificada no dispositivo do presente acórdão, antes de decidir de maneira mais ampla.

**PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS,**

[OMISSIS]

Antes de decidir de maneira mais ampla, submete ao Tribunal de Justiça da União Europeia a seguinte questão prejudicial:

*Deve o artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, e, por conseguinte, o artigo 17.º, n.º 1 da Convenção de Montreal de 28 de maio de 1999 para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, ser interpretados no sentido de que se opõem a que uma lesão de tipo psíquico, como o stress pós-traumático, seja objeto de indemnização, com base nessas disposições?*

[assinaturas]

[OMISSIS] [OMISSIS]

DOCUMENTO DE TRABALHO