

# Versão anonimizada

Tradução

C-606/20 – 1

## Processo C-606/20

### Pedido de decisão prejudicial

#### Data de entrada:

17 de novembro de 2020

#### Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Düsseldorf, Alemanha)

#### Data da decisão de reenvio:

9 de novembro de 2020

#### Demandante e recorrente:

EZ

#### Demandada e recorrida:

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal

I.

[Omissis]

**Landgericht Düsseldorf**

**Despacho**

No litígio

EZ, [omissis],

demandante e recorrente

[omissis]

contra

PT

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal, [omissis] Madrid, Espanha,

demandada e recorrida

[omissis]

a 22.ª Secção Cível do Landgericht Düsseldorf

na audiência de 23 de outubro de 2020

[omissis]

**decidiu:**

A instância é suspensa.

Submete-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º, primeiro parágrafo, alínea b), e terceiro parágrafo, TFUE, a seguinte questão relativa à interpretação do direito da União:

Deve o artigo 20.º, primeiro período, 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 nome desta última pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, que entrou em vigor em 28 de junho de 2004, ser interpretado no sentido de que a transportadora aérea fica total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade decorrente da perda de bagagem nos termos do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, se o passageiro transportar artigos eletrónicos novos ou quase novos, como por exemplo uma máquina fotográfica compacta, um *tablet* (iPad) e auscultadores sem fios, na bagagem registada e não na bagagem de mão, sem informar a transportadora desse facto, apesar de lhe ter sido possível e razoável transportar esses artigos eletrónicos na bagagem de mão?

**Fundamentação:**

**I.**

O [omissis] recorrente EZ pede à transportadora aérea recorrida IBERIA Lineas Aereas de España, S.A., Operadora, Sociedade Unipersonal, uma indemnização nos termos da Convenção de Montreal, por perda de bagagem.

O recorrente efetuou uma reserva junto da recorrida de um voo realizado pela mesma em 29 de dezembro de 2018 de Düsseldorf para Panama City, com escala em Madrid [omissis]. Na partida, o recorrente registou uma mala de viagem no aeroporto de Düsseldorf. Não tinha bagagem de mão. Na bagagem registada encontravam-se, para além de roupas, designadamente, os seguintes objetos:

- uma máquina fotográfica compacta Cybershot, marca: Sony, modelo: DSX-RX 100 II, valor residual: 674,10 euros, aquisição: verão de 2018
- um *tablet*, marca: Apple, modelo: iPad, Cellular 128 GB de capacidade de memória, cor: cinzento, valor residual: 512,10 euros, aquisição: junho de 2018
- uns auscultadores sem fios, marca: Beats by Dr. Dre, cor: preto mate, valor residual: 314,91 euros, aquisição: outubro de 2018

O recorrente poderia ter transportado os objetos acima referidos na bagagem de mão, sem nenhum problema. No entanto, não o fez porque tinha sempre, até àquela data, transportado tais objetos na sua bagagem de porão e nunca tinha sofrido nenhuma perda de bagagem.

No total, o conteúdo da mala de porão (roupas, máquina fotográfica, *tablet* e auscultadores) tinha um valor de 2 268,10 euros. O recorrente pede a reparação deste prejuízo até ao limite máximo da responsabilidade nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, no valor de 1 288 direitos de saque especiais, o que corresponde a um montante de 1 383,00 euros.

Por Sentença proferida em 24 de janeiro de 2020 [*omissis*], o Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação de indemnização procedente apenas em relação a 720,47 euros e julgou-a improcedente relativamente à máquina fotográfica compacta, ao iPad e aos auscultadores sem fios.

A título de fundamentação, alegou que, nos termos do artigo 20.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, o recorrente contribuiu com 100 % de responsabilidade para os danos, pelo que não lhe assistiam direitos de indemnização por perda de bagagem. Os objetos acima referidos (câmara fotográfica, *tablet*, auscultadores), que eram quase novos e tinham um valor considerável, deviam ser considerados «objetos de valor». Nos transportes aéreos modernos em massa, o passageiro deve contar sempre com a perda de bagagem, pelo que estes objetos de valor devem ser sempre transportados na bagagem de mão.

O recorrente [*omissis*] interpôs recurso, na forma e prazo previstos, da Sentença proferida em primeira instância em 24 de janeiro de 2020, que foi notificada ao recorrente em 5 de fevereiro de 2020, que fundamentou [*omissis*] [pormenores processuais] na forma e no prazo previstos.

O recorrente alega na instância de recurso que o Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) não interpretou corretamente o disposto no artigo 20.º, primeiro período, da Convenção de Montreal, o qual deve ser interpretado à luz da finalidade da Convenção de Montreal que consiste na proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional e na criação de um justo equilíbrio de interesses. Hoje em dia, os artigos eletrónicos como máquinas fotográficas compactas, *tablets* e auscultadores já não são «objetos de valor», e passaram a ser meros «objetos do dia-a-dia», os quais são utilizados diariamente e também não têm um valor extraordinário e que, além disso só têm, muitas das vezes, uma vida

útil curta a média. Por conseguinte, esses artigos eletrónicos devem ser tratados como roupas, óculos de sol ou artigos semelhantes, que também podem ser transportados na bagagem de porão.

Por conseguinte, o recorrente pede, na instância de recurso, a alteração da Sentença de 24 de janeiro de 2020, proferida em primeira instância, e o pagamento de uma indemnização adicional pelos objetos acima referidos, no valor de 662,53 euros.

## II.

A recorrida pede, na instância de recurso, que seja negado provimento ao recurso e defende a manutenção da sentença proferida em primeira instância.

O êxito do recurso do recorrente depende de forma decisiva da questão prejudicial acima enunciada.

Mais detalhadamente:

1.

O Regulamento (CE) n.º 2027/97 transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal (CM) relativas à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem no território da União Europeia. Resulta do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento que a responsabilidade das transportadoras aéreas da União relativamente aos passageiros e à sua bagagem se regula por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade. A Convenção de Montreal foi assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em seu nome pelo Conselho da União Europeia em 5 de abril de 2001. Entrou em vigor, no que respeita à União Europeia, em 28 de junho de 2004. Uma vez que a Convenção de Montreal faz parte integrante da ordem jurídica da União desde essa data, o Tribunal de Justiça é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a sua interpretação (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2019, C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, n.ºs 29 e segs.).

2.

É pacífico que o recorrente tem direito a reclamar da recorrida, na qualidade de transportadora aérea, uma indemnização ao abrigo do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, por perda de bagagem após o seu registo, em 29 de dezembro de 2018, no aeroporto de Düsseldorf. Entre as partes está apenas em causa a questão de saber se o recorrente contribuiu com 100 % de responsabilidade para os seus danos, na aceção do artigo 20.º, primeiro período, da Convenção de Montreal, por não ter transportado na bagagem de mão, mas antes na bagagem registada, uma máquina fotográfica compacta, um *iPad* e uns auscultadores que se encontravam na mala que se perdeu.

Nos termos do artigo 20.º, primeiro período, da Convenção de Montreal, se se provar que foi negligência ou outro ato doloso ou omissão da pessoa que reclama a indemnização que causou ou contribuiu para o dano, a transportadora será total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade pela perda de bagagem perante o requerente na medida em que tal negligência, ato doloso ou omissão causou ou contribuiu para o dano.

Por conseguinte, é decisivo no presente caso saber como deve ser entendida a exigência da Convenção de Montreal para a exoneração da responsabilidade de ter sido a «negligência ou outro ato doloso ou omissão da pessoa que reclama a indemnização que causou ou contribuiu para o dano».

Os conceitos constantes da Convenção de Montreal devem ser objeto de uma interpretação uniforme e autónoma, pelo que, na interpretação desses conceitos a título prejudicial, deve ter-se em conta, não os diferentes sentidos que lhes possam ser atribuídos no direito interno dos Estados-Membros da União, mas as regras de interpretação do direito internacional geral que a vinculam. A este respeito, 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, que vinculam a União, 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. Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2019, C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, n.ºs 31 e segs.).

Nos termos do terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, os Estados partes na mesma, cientes da «importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como [d]a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição», decidiram instituir um regime de responsabilidade objetiva das transportadoras aéreas. Esse regime implica, todavia, como decorre do quinto parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, que seja preservado um «justo equilíbrio de interesses», designadamente os interesses das transportadoras aéreas e dos passageiros (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2019, C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, n.º 36).

É por esta razão que, para a preservação desse equilíbrio, a Convenção de Montreal prevê, em certos casos, a exoneração de responsabilidade da transportadora ou a limitação da sua obrigação de indemnização. Com efeito, o artigo 20.º daquela convenção prevê que, se a transportadora provar que foi negligência ou outro ato doloso ou omissão do passageiro que causou ou contribuiu para o dano, será total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade para com esse passageiro. Esses limites permitem 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 suscetível de comprometer ou mesmo paralisar a sua atividade económica (v. Acórdão do Tribunal de Justiça C-532/18, já referido, n.ºs 39 e segs.).

Por conseguinte, o requisito da exoneração da responsabilidade da transportadora aérea previsto no artigo 20.º, primeiro período, da Convenção de Montreal, de que foi negligência ou outro ato doloso ou omissão do passageiro que causou ou contribuiu para o dano, deve ser interpretado à luz do significado normal das palavras, da sistemática do regulamento e tendo em conta o objetivo e a finalidade da Convenção de Montreal, designadamente, a garantia de um elevado nível de proteção dos interesses dos consumidores e, simultaneamente, a criação de um justo equilíbrio de interesses entre os interesses dos passageiros e os das transportadoras aéreas.

O significado normal de uma negligência conducente ao dano em caso de perda de bagagem deveria, pelo menos, pressupor uma omissão da diligência objetivamente exigida.

A jurisprudência e a doutrina alemãs defendem que os passageiros, tendo em conta os transportes em massa atuais, devem contar sempre com a possibilidade de perda da bagagem registada, pelo que, em princípio, constitui um incumprimento grosseiro da diligência e cuidado para com os seus interesses, na aceção do artigo 20.º, primeiro período, da Convenção de Montreal, o facto de serem transportados objetos de valor na bagagem de porão e não na bagagem de mão [*omissis*]. Neste sentido, a jurisprudência alemã considerou existir culpa do passageiro num caso em que o mesmo transportou um equipamento fotográfico valioso [*omissis*], não obstante ser possível e razoável que o transportasse na bagagem de mão e a bagagem, subsequentemente, se perdeu.

A situação não suscita dúvidas à Secção quando o passageiro transporta objetos de valor clássicos, como por exemplo., dinheiro, valores mobiliários, jóias em ouro, etc., na bagagem registada e não na bagagem de mão. Neste caso, normalmente, deverá considerar-se que o passageiro contribuiu substancialmente para o dano, o que levar à exoneração total ou parcial da transportadora aérea [*omissis*]. No entanto, no caso do transporte de artigos eletrónicos, como sucede no presente caso, a questão da culpa do passageiro deve ser apreciada de uma forma diferenciada.

Muitos artigos eletrónicos como *smartphones*, *tablets*, computadores portáteis e máquinas fotográficas compactas, etc., foram promovidos nos últimos anos a «objetos do dia-a-dia» para muitos estratos da população e têm tido uma ampla distribuição. Os preços dos artigos eletrónicos têm descido continuamente nas últimas décadas, apesar do constante aperfeiçoamento da técnica. Muitas pessoas utilizam estes artigos eletrónicos quase diariamente. Apesar de os preços de equipamentos semelhantes comprados novos, tal como o presente caso também demonstra, chegarem, por vezes, aos 1 000,00 euros, estes têm muitas vezes uma vida útil e um período de utilização muito limitados e desvalorizam-se rapidamente no mercado de bens em segunda mão. Uma boa parte da população não vê, por isso, estes artigos eletrónicos como objetos de valor clássicos, o que poderia justificar que o comportamento do recorrente (deposição da máquina fotográfica, do *tablet* e dos auscultadores na bagagem registada) não seja

considerado negligente e que seja confirmado o direito do mesmo a uma indemnização integral pela perda destes objetos.

Por outro lado, são precisamente os artigos eletrónicos quase novos, tal como o presente caso o demonstra, que têm um valor considerável. Os artigos eletrónicos como *smartphones*, máquinas fotográficas compactas, *tablets* e auscultadores são muitas vezes pequenos e portáteis e normalmente podem ser transportados pelo passageiro, sem problema, na sua bagagem de mão. Além disso, é verdade que no transporte moderno em massa há sempre, periodicamente, perdas de bagagens, pelo que o passageiro deve, em princípio, ter isso em conta. Para conseguir neste caso um justo equilíbrio entre os interesses do passageiro que também beneficia das vantagens do transporte moderno em massa e os da transportadora aérea, poderia entender-se que é razoável que o passageiro transportasse tais objetos sempre na bagagem de mão, para evitar que as transportadoras aéreas fiquem sujeitas a elevados pedidos de indemnização financeira por perdas de bagagens.

Tanto quanto se sabe, esta questão ainda não foi esclarecida à luz do direito da União e a interpretação correta também não pode ser fixada de forma inequívoca, pelo que a presente questão deve ser submetida ao Tribunal de Justiça da União Europeia, para decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º, primeiro parágrafo, alínea b), e terceiro parágrafo, TJUE.

### III.

A instância é suspensa, por força do reenvio prejudicial para o Tribunal de Justiça da União Europeia, por analogia com o § 148 do ZPO (Código de Processo Civil alemão).