



Imprensa e Informação

Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 43/10
Luxemburgo, 6 de Maio de 2010

Acórdão no processo C-63/09
Axel Walz / Clickair SA

O Tribunal de Justiça confirma que a responsabilidade das transportadoras aéreas por perda de bagagens é limitada a 1 134,71 euros

Com efeito, este limite é absoluto e cobre tanto o dano moral como o dano material

Por força do direito da União¹, a responsabilidade de uma transportadora aérea comunitária perante os passageiros e respectivas bagagens rege-se pela Convenção de Montreal². Assim, esta Convenção prevê que a responsabilidade da transportadora, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagens, está limitada ao montante de 1 000 direitos de saque especiais (DSE) por passageiro (montante equivalente a cerca de 1 134,71 euros)³, salvo declaração especial de interesse feita pelo passageiro no momento da entrega das bagagens registadas à transportadora e mediante o pagamento eventual de um montante suplementar. Na verdade, neste último caso, a transportadora é, em princípio, responsável pelo pagamento de um montante que poderá ir até ao valor declarado.

Em 14 de Abril de 2008, A. Walz intentou uma acção judicial contra a companhia aérea Clickair, pedindo a condenação desta ao 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). Nesta acção, A. Walz exigiu uma indemnização no montante total de 3 200 euros, dos quais 2 700 euros correspondem ao valor das bagagens perdidas e 500 euros, ao prejuízo moral ocasionado por esta perda.

O Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 4 de Barcelona, Espanha), chamado a pronunciar-se, pretende saber se o limite da responsabilidade das transportadoras aéreas fixado pela Convenção de Montreal em caso de perda de bagagens inclui, cumulativamente, os danos materiais e morais, ou se, pelo contrário, se deve considerar que o dano material está sujeito ao limite de 1 000 DSE, ao passo que, por outro lado, o dano moral está sujeito a outro limite do mesmo montante, de modo que o limite total resultante da soma dos danos materiais e morais seria de 2 000 DSE.

No seu acórdão de hoje, o Tribunal declara, liminarmente, que a Convenção de Montreal não contém nenhuma definição dos termos sinónimos «prejuízo» e «dano». No entanto, tendo em conta que a Convenção procura unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, o Tribunal considera que 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. Por conseguinte, o Tribunal procede à interpretação do conceito de prejuízo em causa, baseando-se, antes de mais, no sentido comum a atribuir aos conceitos de prejuízo e de dano em direito internacional geral.

¹ 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).

² Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, assinada pela Comunidade, 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).

³ Os direitos de saque especiais na Convenção de Montreal são entendidos por referência ao direito de saque especial, tal como definido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). Assim, deve ser feita uma conversão destes montantes para a moeda nacional. O montante de 1 134,71 euros corresponde a 1 000 DSE, em 21 de Abril de 2010.

Em seguida, o Tribunal analisa os objectivos que presidiram à adopção da Convenção de Montreal. O Tribunal declara, assim, que a Convenção de Montreal institui um regime de responsabilidade estrita das transportadoras aéreas. Com efeito, no que se refere, mais especificamente, aos danos ocorridos em caso de destruição, perda ou avaria de bagagens registadas, a transportadora 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».

Assim, o Tribunal entende que um tal regime de responsabilidade estrita implica que seja preservado um «justo equilíbrio de interesses», designadamente no que se refere aos interesses das transportadoras aéreas e aos dos passageiros. Como tal, este «justo equilíbrio de interesses» exige, nas diferentes hipóteses em que a transportadora é considerada responsável por força 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. 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.

Além disso, o Tribunal recorda que a Convenção de Montreal prevê a possibilidade de o passageiro fazer uma declaração especial de interesse, no momento da entrega das bagagens registadas à transportadora, mediante o pagamento eventual de um montante suplementar. Esta possibilidade confirma que o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante da perda de bagagens previsto é, na falta de declaração, um limite absoluto que cobre tanto o dano moral como o dano material.

Por conseguinte, **o Tribunal declara que, para efeitos da determinação do limite da responsabilidade das transportadoras aéreas pelo prejuízo resultante, nomeadamente, da perda de bagagens, o conceito de «dano» da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que abrange tanto o dano material como o dano moral.**

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um acto da União. O Tribunal de Justiça não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça. Esta decisão vincula também os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667