

Versão anonimizada

Tradução

C-111/21 – 1

Processo C-111/21

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

25 de fevereiro de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

28 de janeiro de 2021

Demandante e recorrente em «Revision»:

BT

Demandada e recorrida em «Revision»:

Laudamotion GmbH

REPÚBLICA DA ÁUSTRIA [omissis]

OBERSTER GERICHTSHOF

O Oberster Gerichtshof, como tribunal de «Revision» [omissis] no processo da recorrente BT, Viena [omissis], [omissis], contra a recorrida Laudamotion GmbH, Schwechat, [omissis], relativo a 6 953,60 euros, acrescidos de juros e despesas, e sentença declaratória (montante: 5 000 euros), no processo de «Revision» da recorrente contra a decisão do Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) como tribunal de recurso, de 7 de abril de 2020, [omissis] pela qual foi alterada a decisão à revelia do Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) de 12 de novembro de 2019, [omissis]

proferiu o seguinte

D e s p a c h o:

I. Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões para decisão a título prejudicial:

1. O distúrbio psíquico de um passageiro com caráter patológico, causado por um acidente, é uma «lesão corporal» na aceção do n.º 1 do artigo 17.º da *Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída 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?*

2. Em caso de resposta negativa à primeira questão:

O artigo 29.º da dita Convenção obsta a uma ação de indemnização, admissível ao abrigo do direito nacional aplicável?

[*Omissis*]

Fundamentos:

[1] 1. 1. Factos nos quais a decisão se deve basear:

[2] Em 1 de março de 2019, a recorrente viajou num avião da recorrida, de Londres para Viena. Ao descolar, explodiu o motor esquerdo, o que levou à evacuação do avião. A recorrente saiu através da saída de emergência na ala direita. Como o motor direito ainda estava em movimento, a corrente do jato atirou a recorrente vários metros pelo ar. Desde então, sofre de perturbações do sono e da concentração, alterações de humor, crises de choro súbito, fadiga severa e gaguez. Foi-lhe diagnosticado um distúrbio de *stress* pós-traumático e a recorrente está, por isso, a receber tratamento médico.

[3] 2. Alegações e pedidos das partes:

[4] A recorrente pede uma indemnização de 4 353,60 euros para as despesas médicas em que incorreu e uma indemnização de 2 500 euros a título de *pretium doloris*. Solicita também uma declaração de que a recorrida é responsável por danos futuros. Inicialmente, sustentou que a responsabilidade da recorrida decorria diretamente do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal (a seguir «Convenção de Montreal»). Afirma que, em qualquer caso, a recorrida é responsável por força do direito austríaco, aplicável supletivamente.

[5] A recorrida considera que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal abrange apenas as lesões corporais em sentido estrito, mas não os distúrbios meramente psíquicos. O recurso ao direito nacional foi excluído por força do artigo 29.º da Convenção de Montreal; a Convenção de Montreal prevalece sobre ele.

[6] 3. Tramitação processual anterior:

- [7] *[Omissis]* [Processo no tribunal de primeira instância]
- [8] O Tribunal de Primeira Instância julgou o pedido procedente *[omissis]*. Considerou que, sendo certo que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não se aplicava porque a disposição apenas prevê a responsabilidade por danos corporais, a recorrida era responsável por força do direito austríaco, que também prevê indemnização por danos meramente psíquicos, se – como no caso em apreço – apresentam carácter patológico.
- [9] A recorrida interpôs recurso contra esta decisão. *[omissis]*
- [10] O tribunal de recurso julgou a ação improcedente. Concordou que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não abrange distúrbios meramente psíquicos. Coloca-se, portanto, a questão de saber se a recorrente pode basear a sua pretensão no direito austríaco, aplicável por força das regras de conflito de leis. Este direito prevê uma indemnização também por distúrbios meramente psíquicos se apresentarem carácter patológico, ou seja, se necessitarem de tratamento médico ou, pelo menos, puderem ser diagnosticados. Contudo, por força do artigo 29.º da Convenção de Montreal, o direito austríaco é afastado pelas regras desta Convenção. O artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal prevê um direito a indemnização por danos pessoais apenas no caso de lesão corporal em sentido estrito. Esta disposição é taxativa; não é admissível recorrer supletivamente ao direito nacional.
- [11] O Oberster Gerichtshof foi chamado a pronunciar-se sobre um recurso de «Revision» interposto pela recorrente contra esta sentença. A recorrente afirma que o «critério da *lex specialis*» no qual esta sentença se baseia é incorreto. Pelo contrário, deve ser seguido o «critério da coexistência», segundo o qual as pretensões ao abrigo do direito nacional podem coexistir com as que resultam da Convenção; estão meramente sujeitas às suas condições e limitações. Em sede de «Revision», o Oberster Gerichtshof tem de apreciar a correção da decisão recorrida em todos os seus aspetos. Deve, por conseguinte, esclarecer se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal prevê na realidade que, no caso de distúrbios meramente psíquicos, não há lugar a indemnização.
- [12] 4. Fundamentos jurídicos:
- [13] 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 contratantes (Reino Unido e Áustria), pelo que existe uma operação de transporte internacional da aceção do artigo 1.º da Convenção de Montreal.

[14] 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. É (portanto) parte integrante da ordem jurídica da União, motivo pelo qual o Tribunal de Justiça é chamado a pronunciar-se sobre a sua interpretação através de uma decisão prejudicial *[omissis]*.

[15] 4.3. Controvertida no presente processo é a interpretação das seguintes disposições da Convenção de Montreal:

Artigo 17.º, n.º 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.

Artigo 29.º:

No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente convenção, em contrato, em ato ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a ação e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais ações, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias.

[16] 4.4. Segundo o direito austríaco, se os outros requisitos forem cumpridos, o lesante é também responsável pelas consequências de distúrbios puramente psíquicos quando estes apresentam carácter patológico, ou seja, se exigem tratamento *[omissis]*. Isto aplica-se em particular às perturbações de *stress* pós-traumático que requerem tratamento *[omissis]*. Neste caso, de acordo com os princípios gerais, o lesante tem de compensar quer os danos materiais (em particular as despesas médicas) quer os danos não materiais, através do pagamento de uma indemnização adequada.

[17] 5. Quanto à primeira questão prejudicial:

[18] 5.1. O artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal (na versão alemã) prevê a indemnização pelo dano causado em caso de morte ou «lesão corporal» («*körperlich verletzt*») de um passageiro. Esta «lesão corporal» é referida nas versões linguísticas autênticas da Convenção como «*bodily injury*», «*lésion corporelle*» e «*lesión corporal*». A questão 1 visa saber se este conceito abrange também os distúrbios psíquicos que, embora tenham um carácter patológico, não são consequência de uma lesão corporal em sentido estrito.

[19] 5.2. Na medida em que é pertinente para o presente processo, o n.º 1 do artigo 17.º da Convenção de Montreal coincide, em substância, com o artigo 17.º da *Convenção de Varsóvia para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional* (a seguir «Convenção de Varsóvia»).

[20] (a) É certo que isto não decorre da versão alemã (não autêntica) do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia, que diz o seguinte:

«A transportadora é responsável pelos danos causados em caso de morte, lesão corporal ou qualquer outro dano para a saúde sofridos por um passageiro se o acidente que causou os danos ocorrer a bordo da aeronave ou durante o embarque ou desembarque.»

[21] A referência a «dano para a saúde» sugere que o artigo 17.º da Convenção de Varsóvia abrange não só «lesões corporais» em sentido estrito, mas também outros «danos para a saúde», que também poderiam ser entendidos como incluindo distúrbios puramente psíquicos com carácter patológico. Nesta base, argumenta-se na doutrina de língua alemã que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, que apenas se refere a lesões corporais, é formulado de forma muito mais restrita, levando a concluir que os distúrbios puramente psíquicos não têm de ser indemnizados [omissis].

[22] (b) No entanto, esta argumentação ignora o facto de que as versões autênticas do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia não oferecem nenhuma indicação de que os danos que vão além de «*bodily injury*» («*lésion corporelle*», «*lesión corporal*») possam ser compensados. Ao invés, esta disposição mencionava «*wounding*» («*blessure*», «*herida*»), ou seja «ferimento» do passageiro, como mais um motivo de responsabilidade. Este conceito era obviamente mais estrito do que o conceito de «*bodily injury*» («*lésion corporelle*», «*lesión corporal*») e, portanto, estava abrangido por este último. Não se sabe bem por que motivo a versão alemã não autêntica do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia prescindiu da tradução de «*wounding*» e introduziu, a par de «*Körperverletzung*» (lesão corporal), o conceito adicional de «*Gesundheitsschädigung*» (dano para a saúde).

[23] (c) Por conseguinte, o n.º 1 do artigo 17.º da Convenção de Montreal difere das versões autênticas do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia apenas na medida em que o conceito «*wounding*» foi omitido. Contudo, isto, não limitou o âmbito de aplicação desta norma. Com efeito, o termo «*wounding*» no artigo 17.º da Convenção de Varsóvia devia ser entendido como uma subcategoria de «*bodily injury*» e era, por isso, supérfluo; a sua omissão não conduz, portanto, a uma mudança de significado. Logo, uma comparação das versões em língua alemã do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia e do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não pode – ao contrário da opinião defendida na doutrina (acima referida em [a]) – de forma alguma levar a uma restrição do âmbito de aplicação do artigo 17.º, n.º 1, da

- Convenção de Montreal (mais detalhes sobre a génese do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal no ponto 5.4, *infra*).
- [24] 5.3. A jurisprudência da Common Law e a doutrina predominante da língua alemã militam a favor de uma interpretação estrita.
- [25] (a) Tendo em conta a redação – como descrita – essencialmente inalterada, a jurisprudência relativa ao artigo 17.º da Convenção de Varsóvia pode, em princípio, ser utilizada para a interpretação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal. Esta jurisprudência, com base na Decisão do US Supreme Court no processo *Eastern Airlines, Inc. c. Floyd* de 17.1.1991 [*omissis*] entende maioritariamente que o conceito de «lesão corporal» não abrange distúrbios puramente psíquicos – ou seja, que não resultam de uma lesão corporal em sentido estrito [*omissis*] [*omissis*]. Isto aplica-se em particular às perturbações de *stress* pós-traumático que não têm efeitos físicos [*omissis*].
- [26] (b) Embora estas decisões tenham origem quase exclusivamente na área do *Common Law*, a doutrina maioritária de língua alemã também as segue. Assume igualmente que os distúrbios puramente psíquicos não devem ser compensados, de acordo com o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal [*omissis*]. Isto justifica-se principalmente com base no teor da norma e na sua suposta restrição em comparação com o artigo 17.º da Convenção de Varsóvia, por omitir o termo «dano para a saúde» (mas ver 5.2., *supra*). Outros autores afirmam, por seu lado, haver responsabilidade por distúrbios puramente psíquicos, se tal estiver previsto no direito nacional [*omissis*].
- [27] 5.4. De qualquer modo, não é pacífico que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não abrange distúrbios puramente psíquicos.
- [28] (a) Isto resulta, antes de mais, de uma apreciação mais atenta da génese do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal [*omissis*]. No anteprojecto para a Convenção, estava previsto incluir na disposição sobre responsabilidade também o conceito de «*mental injury*». Não se chegou a acordo sobre este assunto na Conferência Diplomática. No entanto, a Conferência observou que o termo «*bodily injury*» tinha sido incluído na Convenção
- «on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air [...]» [*omissis*]
- [29] Na verdade, a Conferência deixou esta questão em aberto. Em última análise, foi deixada à jurisprudência a interpretação do conceito de «*bodily injury*» [*omissis*]. A génese deste regime não impede, portanto, uma interpretação mais ampla do conceito de «lesões corporais». Por outro lado, não se pode deduzir das considerações da Conferência Diplomática que esta

questão deve ser apreciada à luz do direito (supletivamente) aplicável [omissis]. Em princípio, o direito uniforme deve ser interpretado uniformemente; em caso de dúvida, não se deve presumir uma remissão para o direito nacional.

- [30] (b) Em relação ao artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, é igualmente reconhecido que podem ser compensados os danos psíquicos que também se manifestam fisicamente. Isto é indiscutível para danos físicos subsequentes ([omissis] apoplexias, nascimentos prematuros ou úlceras estomacais devido a distúrbio de *stress* pós-traumático). Mas pode ainda ser defendido que, como manifestação dos efeitos físicos, logo os sintomas do dano psíquico bastam para provar o seu caráter patológico; neste caso concreto, isto sucede com as perturbações de sono e de concentração, as crises de choro súbito, a grande fadiga e gaguez da recorrente. Segundo esta opinião, não é o grau dos sintomas físicos que é decisivo, mas a prova (também) assim fornecida de que o suposto distúrbio psíquico não é meramente fingido, mas existe de facto e tem caráter patológico [omissis].
- [31] (c) Outro argumento a favor da interpretação extensiva é que mesmo no caso de distúrbios (à primeira vista) puramente «psíquicos», o metabolismo de certos sistemas neurotransmissores é alterado, [omissis], de modo que a este respeito – além dos sintomas acima referidos – há também efeitos físicos em sentido estrito causados pelo acidente. Para o transtorno de *stress* pós-traumático, isto foi demonstrado num estudo recente [omissis]. A distinção entre lesões corporais em sentido estrito e distúrbios psíquicos com caráter patológico perde assim qualquer justificação objetiva. Isto milita a favor da aplicação do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal também no caso de distúrbios psíquicos com caráter patológico (sem dúvida presentes no caso concreto).
- [32] (d) A compensação dos distúrbios psíquicos também não deve depender do facto de ocorrerem isoladamente ou como consequência de uma lesão corporal em sentido estrito, mesmo que ligeira, que também causou dores físicas [omissis]. Isto não foi alegado pela recorrente, pelo que se deve partir do princípio de que não sofreu uma lesão deste tipo. No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio considera que não pode justificar uma distinção admissível o facto de com o acidente também sofrer uma lesão corporal (ligeira) em sentido estrito ou escapar ilesa a este respeito em resultado de uma feliz coincidência. O que é decisivo para a sua pretensão são as consequências psíquicas do acidente, que se manifestam fisicamente e cuja causa, de qualquer modo, é imputável à recorrida.

5.5. Atendendo a estas considerações, o órgão jurisdicional de reenvio inclina-se para uma interpretação extensiva do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal. Também os distúrbios psíquicos (objetivados) com caráter patológico devem ser considerados lesão corporal no sentido do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal. Sem dúvida, porém, a tese

oposta também é justificável. Por conseguinte, solicita-se que o Tribunal de Justiça esclareça esta questão.

[34] 6. Quanto à segunda questão prejudicial:

[35] 6.1. Se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não abranger distúrbios puramente psíquicos, coloca-se a questão de saber se um pedido de indemnização pode ser fundamentado ao abrigo do direito nacional aplicável. A este respeito, a aplicabilidade do direito austríaco não é discutida pelas partes; resulta (na falta de alegações relativas à escolha de uma lei aplicável) do n.º 2 do artigo 4.º, em conjugação com o n.º 1 do artigo 23.º do Regulamento Roma II (residência habitual de ambas as partes na Áustria) ou do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento Roma I (residência habitual do requerente e lugar de destino na Áustria), dependendo da qualificação do direito invocado.

[36] 6.2. Por força do direito austríaco, cabe reconhecer o direito alegado. Contudo, o artigo 29.º da Convenção de Montreal prevê que «no transporte de passageiros [...] as ações por danos, seja qual for o seu fundamento, [...] só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente convenção [...]». Há duas correntes de opinião sobre este regime na doutrina de língua alemã. De acordo com o «critério da *lex specialis*», o artigo 29.º da Convenção de Montreal exclui *a priori* os pedidos de indemnização baseados noutros fundamentos jurídicos [*omissis*]; de acordo com o «critério da coexistência», os fundamentos das ações fornecidos pela Convenção de Montreal coexistem com os resultantes do direito nacional; estes últimos estão sujeitos às «condições e limites» da Convenção, mas não são excluídos em princípio [*omissis*].

[37] 6.3. Se se assumir que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal regula de forma exaustiva a responsabilidade por danos pessoais resultantes de acidentes durante a operação da aeronave, o «critério da coexistência» também não conduz à aplicação do direito nacional (sendo dada resposta negativa à questão 1). Neste caso, uma das «condições» de responsabilidade estabelecidas na Convenção, nomeadamente a existência de uma lesão corporal em sentido estrito, não seria cumprida. O direito nacional só poderia, portanto, ser aplicado se a Convenção fosse interpretada de modo a não cobrir desde o início os danos devidos a distúrbios puramente psíquicos. Este parece ser o ponto de vista da recorrente. Provavelmente também se baseia na opinião de que os distúrbios psíquicos com carácter patológico devem ser compensados se forem abrangidos pelo conceito de «lesão corporal», de acordo com o direito nacional aplicável [*omissis*].

[38] 6.4. Contudo, este ponto de vista teria a desvantagem de que o âmbito da responsabilidade por danos pessoais causados por um acidente na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal dependeria do conteúdo do direito nacional aplicável. Isto seria contrário ao objetivo da Convenção, que

é o de criar um quadro uniforme de responsabilidade. Além disso, é questionável a premissa de que a Convenção não cobre, desde logo, as consequências puramente psíquicas dos acidentes. Com efeito, o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal pode – se for dada resposta negativa à questão 1 – certamente ser entendido de maneira que os danos pessoais resultantes de um acidente só devem ser compensados se conduzirem à morte ou a uma lesão corporal em sentido estrito.

[39] 6.5. Estas considerações opõem-se a permitir uma ação ao abrigo do direito nacional de responsabilidade por danos se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não previr tal ação. Contudo, uma vez que uma interpretação diferente do artigo 29.º da Convenção de Montreal não está totalmente excluída, solicita-se também ao Tribunal de Justiça que esclareça esta questão.

[40] 7. Suspensão da instância:

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO