

Processo C-589/20**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

10 de novembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

15 de setembro de 2020

Demandante e recorrente:

JR

Demandada e recorrida:

Austrian Airlines AG

REPUBLIC ÖSTERREICH

Landesgericht Korneuburg*[Omissis]*

No processo entre a demandante JR *[omissis]* e a demandada **Austrian Airlines AG**, *[omissis]* Wien-Flughafen (Aeroporto de Viena), *[omissis]* que tem por objeto o pagamento de uma indemnização no montante de 4 675 euros, acrescido de juros e despesas, na sequência do recurso interposto pela demandante do Acórdão do Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Primeira Instância de Schwechat) de 15 de março de 2020 *[omissis]*, o Landesgericht Korneuburg, como tribunal de recurso *[omissis]*, proferiu, em audiência não pública, o seguinte

D e s p a c h o :

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

Deve o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal), adotada 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, ser interpretado no sentido de que **o conceito de «acidente» na aceção desta disposição abrange uma situação em que um passageiro, ao desembarcar do avião, no último terço da escada móvel de desembarque – sem razão determinável – cai e se lesiona, quando a lesão não tenha sido causada por um objeto utilizado para o serviço prestado aos passageiros na aceção do Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de dezembro de 2019 no processo C-532/18, e a escada não apresentava nenhuma deficiência nem estava escorregadia?**

2. Deve o artigo 20.º da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adotada 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, ser interpretado no sentido de que a transportadora é totalmente exonerada da sua eventual responsabilidade se se verificarem **circunstâncias como as descritas na primeira questão e o passageiro, no momento da queda, não se tiver apoiado no corrimão da escada?**

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

F u n d a m e n t o s

A demandante celebrou com a demandada um contrato de transporte aéreo. Em 30 de maio de 2019, viajou, juntamente com o seu marido AK e o seu filho de dois anos *[omissis]*, de Salónica para Viena, num voo operado pela demandada.

Ao desembarcar, a demandante esperou com a família e deixou sair primeiro os restantes passageiros, tendo sido dos últimos passageiros a sair do avião. Para o desembarque, o avião dispunha, na traseira e na frente, de uma escada móvel. A demandante e a família utilizaram a escada colocada na frente para descerem. Antes deles, cerca de 60 passageiros tinham utilizado a escada de saída. Destes cerca de 60 passageiros nenhum escorregou ou se queixou de que alguma parte da escada estivesse escorregadia.

A escada da frente era de metal e não tinha cobertura. Os degraus eram estriados e suficientemente largos para poderem descer simultaneamente duas pessoas a par. De cada lado da escada havia um corrimão. A escada encontrava-se em estado irrepreensível e não apresentava defeitos ou danos. Os degraus estavam húmidos porque tinha chovido antes, mas não escorregadios. No momento do desembarque, não chovia. Os degraus não estavam oleosos nem gordurosos nem, de qualquer modo, muito sujos. Apenas nos últimos três degraus se encontravam sujidades pontuais isoladas de consistência desconhecida. Não foi possível concluir que houvesse pastilha elástica colada nos degraus nem que as pequenas sujidades fossem escorregadias. A superfície estriada dos degraus garantia uma particular resistência ao escorregamento. No aeroporto de Viena-Schwechat são

permanentemente utilizadas escadas deste tipo. Este aeroporto não dispõe de escadas cobertas. O equipamento é certificado e inspecionado pelo TÜV.

No desembarque, AK ia à frente e tinha em cada mão uma bagagem de mão. A demandante segurava na mão direita a sua mala de mão e tinha ao colo no braço esquerdo o seu filho. AK quase caiu no último terço da escada, mas conseguiu evitar a queda. A demandante observou este incidente, mas chegou em seguida ao mesmo lugar em que o seu marido quase tinha caído, caiu ela própria e bateu com o antebraço esquerdo no fundo da escada. Nem AK nem a demandante tinham utilizado o corrimão. Em resultado da queda, a demandante sofreu uma fratura do antebraço esquerdo e um hematoma na nádega. Não foi possível apurar por que razão a demandante caiu.

A **demandante** reclama o pagamento de uma indemnização no montante de 4 675 euros, acrescido de juros à taxa de 4% a contar de 10 de agosto de 2019, alegando em substância que a escada estava de tal modo lisa que o seu marido antes dela já tinha escorregado e resvalado vários degraus, não se tendo, porém, lesionado. A demandante tinha observado este incidente e, por isso, pegou no filho de dois anos para que este não escorregasse. Desceu em seguida a escada com muito cuidado. Apesar disso, escorregou na mesma altura ou no mesmo degrau no qual o seu marido tinha anteriormente escorregado. Assim, a escada fornecida pela demandada não correspondia de modo algum à sua obrigação contratual de proteger os passageiros e à necessária segurança do tráfego, porque, apesar de a demandante ter tido especial cuidado, escorregou. A demandada, não obstante as condições meteorológicas de humidade acompanhada de chuviscos, pôs ao serviço uma escada não coberta que, desde logo em virtude da humidade, apresentava um elevado risco de levar a que alguém escorregasse. Acresce que o degrau em que a demandante escorregou também estava oleoso ou gorduroso. Ao celebrar um contrato de transporte, o operador de um meio de transporte assume a obrigação acessória de garantir a segurança dos passageiros e de preservar a sua integridade física. Segundo jurisprudência constante, as obrigações de proteção e diligência em causa também incluem a obrigação de manter o acesso e a saída do meio de transporte num estado que permita a sua utilização sem riscos pelos passageiros. A demandada não respeitou estas obrigações. O padrão habitual no acesso aos voos ao ar livre é que sejam fornecidas escadas de acesso cobertas e que estas, em todo o caso, não estejam gordurosas ou escorregadias. Por isso, a demandada responde, com base em qualquer fundamento jurídico concebível, pelos danos sofridos e, por força do § 1298 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (austríaco) (Código Civil austríaco, a seguir «ABGB»), deve fazer prova da inexistência de culpa da sua parte que alega. A demandante reclama uma indemnização pelos danos físicos no montante de 3 500 euros, o reembolso das despesas incorridas com o auxílio domiciliário no total de 75 horas a 15 euros à hora, ou seja, 1 125 euros e 50 euros correspondentes a outras despesas.

A **demandada** contesta o pedido e pede que a ação seja julgada improcedente, alegando globalmente que os degraus da escada são perfurados ou estriados, pelo que a água eventual pode escorrer rapidamente e assegurar que os degraus secam

quase imediatamente. Com a utilização de escadas desse tipo, diminui-se o risco de escorregamento. As escadas e os respetivos degraus encontravam-se em estado técnico irrepreensível e não estavam lisas. Não lhe pode ser imputada a violação das suas obrigações contratuais de proteção e diligência nem responsabilidade por ato ilícito. A demandada – e igualmente o Flughafen Wien (Aeroporto de Viena) – não agiram com culpa nem violaram a lei. Impunha-se à demandante – em especial ao aperceber-se que o marido quase caíra – utilizar o corrimão da escada. Não se exclui que a queda tenha ocorrido pelo facto de a demandante segurar o filho no braço. (A demandada) também não violou nenhuma outra obrigação acessória do contrato. Era possível a utilização da escada pela demandante sem risco. A demandante, apesar de indicação e conselho médico nesse sentido, renunciou a um tratamento imediato e completo num hospital próximo. Em vez disso, regressou a Linz, onde aparentemente só recebeu tratamento na noite de 30 de maio de 2019. Não é de excluir que as lesões da demandante se tenham agravado em virtude do tratamento tardio ou que, por essa razão, tenham tido a intensidade alegada. A demandante violou desse modo o dever que lhe incumbia de minimizar os danos.

No acórdão recorrido, o Bezirksgericht Schwechat, primeira instância de recurso, negou provimento ao pedido na totalidade. Considerando a matéria de facto dada como provada e reproduzida no início, concluiu, do ponto de vista jurídico, que, segundo o § 1295, n.º 1, do ABGB, a ilegalidade pode resultar da violação de uma obrigação contratual ou de uma obrigação resultante de um ato ilícito. Para determinar a obrigação contratual, há que ter em conta o contrato em concreto. A ilegalidade pode resultar quer da violação da obrigação da prestação principal quer de obrigações acessórias (proteção, diligência, informação). A celebração de um contrato de transporte aéreo implica para o operador de uma transportadora aérea a obrigação contratual de garantir a segurança dos passageiros. Esta obrigação acessória contratual inclui também a garantia de segurança no embarque e desembarque do avião. As obrigações de segurança, segundo jurisprudência constante, não podem, porém, ser de tal modo amplas que impliquem na prática uma responsabilidade independente de culpa não prevista pela lei. Por isso, a pessoa a quem cabe a obrigação de segurança do tráfego apenas tem de tomar as medidas que lhe incumbam segundo os usos da indústria. A utilização de superfícies particularmente antiderrapantes é suficiente para assegurar que os passageiros não se lesionam. Não se pode exigir a utilização de uma escada coberta. Por conseguinte, a demandada não violou nenhuma obrigação de segurança do tráfego. Além disso, é exigível a todos os peões que vejam onde põem os pés. Depois de a demandante ter observado, antes da sua queda, como o marido quase caiu no lugar em causa, não tomou visivelmente precauções para evitar a sua própria queda. Teria sido razoável que parasse e utilizasse o corrimão. Também lhe teria sido possível recorrer à ajuda do marido. O facto de não ter utilizado o corrimão, apesar de já saber que havia um risco, deve ser considerado principalmente culpa sua.

A demandante interpôs **recurso** deste acórdão para o órgão jurisdicional de reenvio, pedindo que o acórdão recorrido fosse alterado de forma a dar

provimento à petição na totalidade. A demandante argumenta em substância que a responsabilidade da demandada resulta desde logo de não ter utilizado uma escada coberta. A demandada não apresentou a prova suscetível de a exonerar de culpa que lhe incumbia. A demandante também não tinha de contar que a escada estivesse de tal modo escorregadia que provocaria a sua queda, apesar do particular cuidado que observou na descida. Por isso, não há qualquer razão para se considerar que teve uma parte da culpa.

A demandada, pelo contrário, na **resposta ao recurso**, sustenta em substância que não lhe pode ser exigida a disponibilização de uma escada coberta. Ao utilizar uma escada não coberta, a demandada não violou nenhuma obrigação de segurança do tráfego. As obrigações de segurança do tráfego não podem ser demasiado amplas, devendo antes limitar-se ao razoavelmente exigível.

O órgão jurisdicional de reenvio, como tribunal de recurso, tem de decidir em segunda e última instância sobre os pedidos da demandante.

[aspectos processuais] *[Omissis]* *[Omissis]*

[Omissis]

Quanto às **questões prejudiciais**, há que começar por observar que tanto o tribunal de primeira instância como as partes no presente processo ignoraram que a responsabilidade da demandada deve ser determinada nos termos da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) (CM). A aplicabilidade desta Convenção decorre do facto de os lugares de partida e de destino do voo se situarem em diferentes Estados partes (Grécia, Áustria), de modo que se trata de um transporte internacional na aceção do artigo 1.º da CM.

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 isso) faz parte integrante da ordem jurídica da União, pelo que o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a sua interpretação (TJUE, processo C-6/14, n.º 33; *[Omissis]*).

Quanto à primeira questão:

Segundo o artigo 17.º, n.º 1, da CM, 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.

De acordo com esta disposição, a transportadora responde até ao limite máximo referido no artigo 21.º, n.º 1, da CM – que não é atingido pelo pedido no presente processo – independentemente da sua culpa, podendo apenas contrapor à sua

responsabilidade a objeção de negligência ou outro ato doloso ou omissão por parte do lesado, nos termos do artigo 20.º da CM.

O pressuposto da responsabilidade nos termos do artigo 17.º, n.º 1, da CM é a ocorrência de um dano pessoal (morte ou lesão corporal) causado por um «acidente»; o resultado do acidente deve ser a *conditio sine qua non* do dano. Por conseguinte, o que é determinante segundo a letra da Convenção é a ocorrência de um «acidente». Nem a CM nem a anterior Convenção de Varsóvia (a seguir «CV») contêm a definição deste conceito. Segundo a jurisprudência relativa à CV, trata-se de uma ocorrência imprevista causada por um efeito externo, em virtude da qual o viajante morre ou fica ferido. O interessado sofre um dano inesperado em si próprio [omissis].

No caso em apreço, a demandante sofreu uma lesão corporal porque, ao desembarcar, caiu no terço inferior da escada móvel, por uma razão não determinável, estando a escada num estado irrepreensível. A questão que se coloca é se esta ocorrência é subsumível no conceito de «acidente» na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da CM.

O Tribunal de Justiça declarou no seu Acórdão de 19 de dezembro de 2019 no processo C-532/18:

Uma vez que o conceito de «acidente» não está definido na Convenção de Montreal, importa remeter para o sentido corrente deste conceito no contexto em que se insere, à luz do objeto desta convenção e do objetivo que prossegue.

O sentido corrente do conceito de «acidente» é o de um acontecimento danoso involuntário e imprevisto.

A sujeição da responsabilidade da transportadora ao requisito de o dano se dever à materialização de um risco inerente ao transporte aéreo ou à existência de uma ligação entre o «acidente» e a operação ou a deslocação da aeronave não é conforme ao sentido comum do conceito de «acidente», referido no artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, nem aos objetivos por ela prosseguidos. Não é necessário limitar a obrigação de indemnização das transportadoras aéreas aos acidentes relacionados com um risco inerente ao transporte aéreo para evitar impor um ónus de reparação excessivo às mesmas transportadoras aéreas. Estas podem excluir ou limitar a sua responsabilidade (n.ºs 34, 35, 41 e 42). Em suma, o Tribunal de Justiça concluiu neste acórdão que o conceito de «acidente» na aceção desta disposição (artigo 17.º, n.º 1, da CM) abrange todas as situações ocorridas a bordo de uma aeronave em que um objeto utilizado para o serviço prestado aos passageiros causou uma lesão corporal a um passageiro, sem que seja necessário determinar se essas situações resultam de um risco inerente ao transporte aéreo.

Segundo a disposição do artigo 17.º, n.º 1, da CM exposta no início, esta conclusão também deve aplicar-se a situações que – como no caso vertente – tenham ocorrido no embarque ou no desembarque do avião.

A situação presente é, no entanto, diferente da que foi apreciada no Acórdão C-532/18, na medida em que a queda e, portanto, a lesão da demandante no caso em apreço não foi causada por um objeto utilizado para o serviço prestado aos passageiros e também não havia nenhum fundamento para imputar a responsabilidade à demandada – em particular o estado deficiente da escada ou a violação das obrigações de diligência ou de segurança do tráfego.

Quanto à segunda questão:

O artigo 20.º da CM determina que a transportadora aérea será total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade perante o requerente se provar que foi a negligência ou outro ato doloso ou omissão deste que causou o dano ou contribuiu para ele.

No caso em apreço, a demandante – apesar de ter observado a «quase queda» do marido – não tomou a precaução de se apoiar no corrimão existente, pelo que não lhe foi possível evitar a queda. Desse modo, a própria demandante pelo menos contribuiu para a ocorrência da queda. Tendo em conta que a escada se encontrava num estado irrepreensível – e portanto não se apresentava danificada ou defeituosa e também não estava escorregadia – e que as lesões da demandante também não foram causadas por nenhum objeto utilizado para o serviço aos passageiros, e, por conseguinte (independentemente de a queda ter ocorrido no desembarque de um avião), não havia razões para as imputar à demandada ou estas razões eram secundárias face à culpa concorrente da demandante, coloca-se ainda a questão de saber se a culpa concorrente da demandante, nos termos do artigo 17.º, n.º 1, da CM, faz passar para segundo plano a eventual responsabilidade da demandada, à qual não podem ser imputadas quaisquer infrações do dever de diligência ou violações da obrigação de segurança do tráfego, de modo que a demandada seja exonerada de responsabilidade.

Dado que ainda não foram definitivamente esclarecidas pela jurisprudência do Tribunal de Justiça, – tanto quanto é do conhecimento do órgão jurisdicional de reenvio – estas questões devem ser submetidas ao Tribunal de Justiça para decisão prejudicial.

[Omissis]