CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
JÁN MAZÁK
apresentadas em 26 de Janeiro de 2010[1]

1. O Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona (Espanha) submeteu ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O limite da responsabilidade, a que se refere o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, abrange tanto os danos materiais como os danos morais decorrentes da perda da bagagem?»

2. O órgão jurisdicional de reenvio considera a resposta do Tribunal de Justiça a esta questão necessária a fim de poder decidir numa acção de indemnização pela perda da mala de A. Walz, intentada por este último contra a companhia aérea Clickair SA (a seguir «companhia Clickair»).

3. A perda da mala ocorreu em 4 de Junho de 2007, por ocasião de um voo de Barcelona com destino ao Porto, assegurado pela companhia Clickair. A. Walz registou a mala neste voo, mas, à chegada ao Porto, as suas bagagens não lhe foram devolvidas.

4. A. Walz reclama uma indemnização no montante total de 3 200 euros, dos quais 2 700 euros correspondem ao valor das bagagens perdidas e 500 euros ao dano moral ocasionado por esta perda. A companhia Clickair contesta *o quantum* da indemnização exigida por exceder o limite da responsabilidade em caso de perda de bagagens previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de Maio de 1999 (a seguir «Convenção de Montreal»).

5. Tendo observado que a Convenção de Montreal não faz qualquer distinção em função do tipo de dano ao qual se refere a responsabilidade da transportadora, o órgão

1 — Língua original: francês.

jurisdicional de reenvio parte da hipótese de esse limite abranger tanto os danos morais como os danos materiais. No entanto, assinala que várias interpretações do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal são possíveis. Chama a atenção, em particular, para a decisão de 2 de Julho de 2008 da Audiencia Provincial de Barcelona segundo a qual o limite da responsabilidade em caso de perda de bagagens estabelecido pelo artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal não abrangia, conjuntamente, os danos materiais e morais; segundo esta decisão, por um lado, os danos materiais estão sujeitos a um limite, ao passo que, por outro, os danos morais estão sujeitos a um outro limite, do mesmo montante [2].

6. Foram apresentadas no Tribunal de Justiça observações escritas pela demandante no processo principal, pela demandada no processo principal e pela Comissão. A demandada no processo principal requereu ao Tribunal de Justiça uma audiência, que se realizou em 10 de Dezembro de 2009, na presença dos mandatários da demandada no processo principal e da Comissão.

2 — Na audiência perante o Tribunal de Justiça, o representante da demandada no processo principal indicou que a Audiencia Provincial de Barcelona tinha, desde então, alterado a sua abordagem desta questão, no sentido de que o limite da responsabilidade abrange tanto os danos morais como os danos materiais.

Quadro jurídico

Convenção de Montreal

7. A Convenção de Montreal [3] constitui o resultado da Conferência Diplomática Internacional sobre o Direito Aéreo, realizada em Montreal de 10 a 28 de Maio de 1999. Foi assinada pela Comunidade em 9 de Dezembro de 1999 com base no artigo 300.º, n.º 2, CE, antes de ser aprovada por decisão do Conselho de 5 de Abril de 2001 [4]. No que respeita à Comunidade, entrou em vigor em 28 de Junho de 2004.

8. Resulta do preâmbulo da Convenção de Montreal que os Estados partes reconheceram «a importância de assegurar a protecção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição».

9. Os artigos 17.º a 37.º da Convenção de Montreal formam o seu capítulo III, intitulado «Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos».

3 — A Convenção foi redigida nas línguas francesa, inglesa, árabe, chinesa, espanhola e russa; cada uma destas versões faz igualmente fé.

4 — JO L 194, p. 38. O texto da Convenção figura junto a esta decisão.

10. A responsabilidade da transportadora em caso de perda de bagagens registadas está prevista no artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, nos termos seguintes:

«A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada 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. Não obstante, a transportadora não será responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem. […]»

11. No entanto, a responsabilidade da transportadora é limitada. O artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal prevê o seguinte:

«No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1 000 direitos de saque especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, excepto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.»

Regulamento (CE) n.º 2027/97

12. As disposições da Convenção de Montreal relativas à responsabilidade de uma transportadora aérea foram integradas no 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 [5] (a seguir «Regulamento n.º 2027/97») [6], que foi alterado, para este efeito, pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio de 2002 [7].

13. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 dispõe:

«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.»

5 — JO L 285, p. 1.

6 — Existe igualmente regulamentação deste género em relação à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar. Trata-se do Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente (JO L 131, p. 24), que incorpora no direito comunitário o Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar.

7 — JO L 140, p. 2.

Apreciação

14. Atendendo a que a questão prejudicial tem por objecto a interpretação das disposições de um tratado internacional, devem ser mencionados, a título preliminar, dois elementos extraídos da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, a nosso ver, revestem importância para responder à questão prejudicial submetida.

15. Em primeiro lugar, a Convenção de Montreal, enquanto acordo concluído com fundamento no artigo 300.º, n.º 2, CE, faz parte integrante da ordem jurídica comunitária, pelo que o Tribunal de Justiça é competente para decidir a título prejudicial sobre a sua interpretação [8].

16. Em segundo lugar, a Convenção de Montreal, enquanto tratado internacional, deve ser interpretada em função dos termos em que está redigida, bem como à luz dos seus objectivos. Os artigos 31.º das Convenções de Viena, de 23 de Maio de 1969, sobre o Direito dos Tratados, e de 21 de Março de 1986, sobre o Direito dos Tratados entre Estados e organizações internacionais ou entre organizações internacionais, que formalizam o direito internacional consuetudinário na matéria, precisam, a este respeito, que um tratado deve ser interpretado de boa fé, segundo o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto, e à luz do seu objecto e do seu fim [9]. A este respeito, deve ainda acrescentar-se que a interpretação da Convenção de Montreal dada pelo Tribunal de Justiça deve contribuir para a sua aplicação uniforme não apenas no âmbito da União Europeia mas igualmente entre todos os Estados contratantes.

17. Recorde-se, além disso, que as regras relativas à responsabilidade das transportadoras aéreas que figuram no capítulo III da Convenção de Montreal, que é composto, em geral, por disposições imperativas, não são exaustivas [10]. As disposições deste capítulo prevêem os princípios de base que regem a responsabilidade das transportadoras aéreas, tais como, nomeadamente, os factos jurídicos nos quais se baseia a responsabilidade, as causas de exoneração e os limites dessa responsabilidade. A regulamentação das outras questões relativas à responsabilidade é relegada para os direitos nacionais.

18. No caso em apreço, a questão prejudicial chama a atenção do Tribunal de Justiça para a responsabilidade em que incorre a transportadora aérea pelo dano resultante de uma perda de bagagem, no caso concreto, para os limites desta responsabilidade.

8 — V., neste sentido, acórdãos de 30 de Abril de 1974, Haegeman (181/73, Colect., p. 251, n.º 5); de 30 de Setembro de 1987, Demirel (12/86, Colect., p. 3719, n.º 7); de 10 de Janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Colect., p. I-403, n.º 36); de 10 de Julho de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Colect., p. I-5237, n.º 43); e de 22 de Dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Colect., p. I-11061, n.º 28).

9 — V., neste sentido, acórdãos de 20 de Novembro de 2001, Jany e o. (C-268/99, Colect., p. I-8615, n.º 35), e IATA e ELFAA (referido na nota 8, n.º 40).

10 — Não se pode deixar de observar que o carácter parcelar da regulamentação é próprio dos tratados internacionais deste tipo.

19. A responsabilidade civil, que aqui está em causa, implica sempre a existência de um dano ligado a um facto jurídico por um nexo de causalidade. A perda de bagagens figura entre os factos jurídicos susceptíveis de desencadear a responsabilidade da transportadora aérea em caso de dano, nos termos dos artigos 17.º, 18.º e 19.º da Convenção de Montreal. Outros factos jurídicos dizem respeito aos passageiros (morte, lesão corporal ou atraso no transporte), às mercadorias (destruição, perda, avaria ou atraso no transporte) assim como às bagagens (destruição, avaria ou atraso no transporte).

20. Quanto aos factos jurídicos acima mencionados, a Convenção de Montreal distingue dois regimes diferentes de responsabilidade da transportadora aérea em caso de dano. A responsabilidade pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de que tenha sido vítima um passageiro é, em geral, ilimitada, ao passo que a responsabilidade em que se incorre em todos os outros casos, entre os quais se encontra a perda de bagagens, é limitada em conformidade com o artigo 22.º da Convenção de Montreal.

21. No caso de perda de bagagens, que nos ocupa no caso em apreço, o limite da responsabilidade foi fixado em 1 000 direitos de saque especiais por passageiro [11]. O referido limite de responsabilidade constitui um limite financeiro, por conseguinte, um limiar de indemnização, e não um limite do conteúdo da responsabilidade da transportadora tal como está definido no artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal. Ora, se examinarmos a questão da distinção entre danos materiais e morais, é do conteúdo da responsabilidade em função dos tipos de dano que se trata. De qualquer modo, um limite de indemnização é sempre o mesmo, seja qual for o conteúdo dessa responsabilidade.

22. Além disso, a Convenção de Montreal utiliza apenas um conceito geral, o de «dano», sem fornecer nenhuma precisão a este respeito. Não se pode concluir, com base no artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal nem com base no texto do artigo 22.º, n.º 2, desta mesma Convenção, que os Estados contratantes quiseram limitar a responsabilidade das transportadoras aos danos materiais ou, ao invés, aos danos morais. Da mesma forma, a Convenção de Montreal também não precisa qual o modo de indemnização, ou seja, se há lugar a indemnizar um dano efectivo, lucros cessantes ou, igualmente, qualquer outro dano susceptível de ser avaliado em dinheiro. É ao direito nacional que incumbe dar corpo ao conceito de «dano» e precisar o modo de indemnização.

23. Em conformidade com o exposto, consideramos que o Tribunal de Justiça deve responder à questão prejudicial no sentido de que a responsabilidade da transportadora em caso de perda de bagagens está limitada a um total de 1 000 direitos de saque especiais por passageiro, seja qual for o tipo de dano e o seu modo de indemnização. Dado que o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal prevê a aplicação deste mesmo limite igualmente em caso de destruição, avaria e atraso, a resposta que se propõe vale igualmente para esses casos.

11 — O mesmo limite está previsto em caso de destruição, avaria ou atraso das bagagens.

Conclusão

24. Tendo em conta as considerações precedentes, propomos ao Tribunal de Justiça que responda da seguinte forma à questão prejudicial submetida pelo Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona:

«O artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, deve ser interpretado no sentido de que, no transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a um total de 1 000 direitos de saque especiais por passageiro, seja qual for o tipo de dano e o seu modo de indemnização.»