



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

12 de abril de 2018*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Convenção de Montreal — Artigo 31.º — Responsabilidade das transportadoras aéreas pela bagagem registada — Requisitos relativos à forma e ao conteúdo da reclamação escrita apresentada à transportadora aérea — Reclamação apresentada por via eletrónica e registada no sistema informático da transportadora aérea — Reclamação apresentada em nome do destinatário por um trabalhador da transportadora aérea»

No processo C-258/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia), por decisão de 2 de maio de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 9 de maio de 2016, no processo

Finnair Oyj

contra

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, presidente de secção, J. Malenovský (relator), M. Safjan, D. Šváby e M. Vilaras, juízes,

advogado-geral: E. Sharpston,

secretário: C. Strömholm, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 23 de março de 2017,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Finnair Oyj, por T. Väättäinen, asianajaja,
 - em representação da Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, por V. Teiramaa, asianajaja,
 - em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por M. Capolupo, avvocato dello Stato,
 - em representação da Comissão Europeia, por I. Koskinen e K. Simonsson, na qualidade de agentes,
- ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 20 de dezembro de 2017,

* Língua do processo: finlandês.

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 31.º da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, e aprovada, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, a seguir «Convenção de Montreal»).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Finnair Oyj, uma companhia aérea, à Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (a seguir «Fennia»), uma companhia de seguros, a propósito da responsabilidade dessa transportadora aérea pelo dano resultante da perda de objetos que se encontravam no interior de uma bagagem.

Quadro jurídico

Convenção de Montreal

- 3 O preâmbulo da Convenção de Montreal expõe, designadamente, no seu terceiro parágrafo, que os Estados partes nesta Convenção «reconhece[m] a importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição».

- 4 Nos termos do quinto parágrafo do referido preâmbulo:

«[...] uma ação coletiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional [...] constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses».

- 5 O artigo 17.º da Convenção de Montreal, sob a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», prevê, no seu n.º 2:

«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. No caso de bagagem não registada, incluindo objetos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.»

- 6 O artigo 31.º desta Convenção, sob a epígrafe «Prazo de reclamação», dispõe:

«1. A receção, sem reclamações, da bagagem registada ou da mercadoria pela pessoa habilitada a recebê-la constitui, salvo prova em contrário, presunção de que a mesma foi entregue em boas condições e em conformidade com o título de transporte ou o registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 3.º e no n.º 2 do artigo 4.º

2. Em caso de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, sete dias a contar da receção, caso se trate de bagagem registada, e 14 dias a contar da receção, caso se trate de mercadoria. Em caso de atraso, a reclamação deve ser apresentada, o mais tardar, no prazo de 21 dias a contar da data em que a bagagem ou mercadoria foi colocada à sua disposição.

3. As reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos acima referidos.

4. Caso não seja apresentada reclamação nos prazos acima fixados, não poderá ser intentada ação contra a transportadora, salvo em caso de fraude por esta cometida.»

Direito da União

- 7 O artigo 1.º do 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 respetiva bagagem (JO 1997, 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 2002, L 140, p. 2) (a seguir «Regulamento n.º 2027/97»), dispõe:

«O presente regulamento transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e estabelece certas disposições complementares. [...]

- 8 O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 tem a seguinte redação:

«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.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 9 Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis era passageira num voo da Finnair de Málaga (Espanha) para Helsínquia (Finlândia). Ao chegar a Helsínquia, em 1 de novembro de 2010, constatou que faltavam objetos na bagagem que tinha registado.
- 10 No mesmo dia, K. Mäkelä-Dermedesiotis informou, por telefone, um agente do serviço de apoio ao cliente da Finnair do sucedido. Identificou os objetos perdidos e comunicou o respetivo valor a esse agente, que registou as informações que lhe foram dadas no sistema informático da Finnair. Em 3 de novembro de 2010, K. Mäkelä-Dermedesiotis contactou novamente o serviço de apoio ao cliente da Finnair, a fim de obter um comprovativo destinado à sua companhia de seguros, Fennia. Na sequência desse pedido, a Finnair emitiu um comprovativo de apresentação de uma declaração de sinistro.
- 11 A Fennia indemnizou subsequentemente K. Mäkelä-Dermedesiotis pelos danos sofridos e, tendo ficado sub-rogada nos direitos desta, intentou uma ação de indemnização contra a Finnair no Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia, Finlândia) em 2 de setembro de 2011.
- 12 A Finnair contestou a admissibilidade dessa ação alegando, em substância, que K. Mäkelä-Dermedesiotis não tinha apresentado uma reclamação escrita no prazo de sete dias a contar da receção da bagagem, previsto no artigo 31.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.
- 13 Por sentença de 4 de setembro de 2012, o Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia) deu razão à Finnair e julgou a ação de indemnização improcedente.
- 14 A Fennia interpôs recurso dessa sentença para o Helsingin hovioikeus (Tribunal de Recurso de Helsínquia, Finlândia).

- 15 Este último examinou, designadamente, as instruções destinadas aos passageiros publicadas no sítio Internet da Finnair, que continham diversas indicações quanto ao procedimento a seguir para declarar um dano e apresentar uma reclamação escrita em sentido próprio. Esse órgão jurisdicional constatou que a declaração do sinistro podia ser feita por telefone, ao passo que a reclamação por escrito devia ser apresentada através de um formulário específico no prazo de sete dias a contar da receção da bagagem. O Helsingin hovioikeus (Tribunal de Recurso de Helsínquia) considerou que as instruções constantes do sítio Internet da Finnair não eram «suficientemente claras e explícitas para um passageiro enquanto consumidor». Segundo esse órgão jurisdicional, dado que nas instruções não se referia a finalidade da declaração do sinistro, a passageira, enquanto consumidora, podia legitimamente pensar que uma reclamação feita por telefone e registada pelo trabalhador da empresa respeitava igualmente os requisitos de uma reclamação formal por escrito. No caso em apreço, K. Mäkelä-Dermedesiotis descreveu detalhadamente à Finnair a perda ocorrida e o comprovativo da declaração de sinistro emitido por esta demonstrava que a sua reclamação foi atempadamente registada no sistema informático da Finnair. Quanto ao mais, esta última recebeu a referida declaração do sinistro, mas não informou K. Mäkelä-Dermedesiotis de que considerava que a mesma não bastava para intentar uma ação de responsabilidade desta transportadora aérea e não a esclareceu de que era igualmente necessário apresentar uma reclamação por escrito.
- 16 Por acórdão de 28 de fevereiro de 2014, o Helsingin hovioikeus (Tribunal de Recurso de Helsínquia) anulou a decisão do Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia) e condenou a Finnair a indemnizar a Fennia.
- 17 A Finnair recorreu desse acórdão para o órgão jurisdicional de reenvio, o Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia). Em apoio do seu recurso, esta transportadora aérea alega designadamente que, ao contrário do Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Helsínquia), o Helsingin hovioikeus (Tribunal de Recurso de Helsínquia) procedeu a uma interpretação errada do artigo 31.º da Convenção de Montreal.
- 18 Nestas condições, o Korkein oikeus (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Deve o artigo 31.º, n.º 4, da Convenção de Montreal ser interpretado no sentido de que a manutenção do direito de ação pressupõe, além da apresentação atempada da reclamação, que esta seja apresentada por escrito dentro do prazo, nos termos previstos no artigo 31.º, n.º 3?
- 2) Caso a manutenção do direito de ação pressuponha que a reclamação dentro do prazo deva ser apresentada por escrito, deve o artigo 31.º, n.º 3, da Convenção de Montreal ser interpretado no sentido de que o requisito da forma escrita pode ser cumprido através de processos eletrónicos e do registo do dano declarado no sistema [informático] da transportadora aérea?
- 3) A Convenção de Montreal opõe-se a uma interpretação no sentido de que o requisito da forma escrita se deve considerar cumprido quando um representante da transportadora aérea regista a declaração do sinistro/reclamação no sistema [informático] da transportadora aérea, por escrito em papel ou eletronicamente, com o conhecimento do passageiro?
- 4) O artigo 31.º da Convenção de Montreal impõe outros requisitos substantivos à reclamação além da comunicação à transportadora aérea dos danos sofridos?»

Quanto às questões prejudiciais

Observações preliminares

- 19 Cabe precisar que a Convenção de Montreal foi assinada pela Comunidade Europeia, em 9 de dezembro de 1999, e aprovada, em nome desta, pelo Conselho da União Europeia, em 5 de abril de 2001. Entrou em vigor em 28 de junho de 2004, no que respeita à União Europeia.
- 20 A partir dessa data, a Convenção de Montreal faz parte integrante da ordem jurídica da União e, por conseguinte, o Tribunal de Justiça é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a sua interpretação (v., neste sentido, Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 36, e de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 20).
- 21 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 (Acórdão de 17 de fevereiro de 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, n.º 24).
- 22 É à luz destas considerações que importa interpretar, no presente processo, as disposições pertinentes da Convenção de Montreal.

Quanto à primeira questão

- 23 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 31.º, n.º 4, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que, nos prazos estabelecidos no n.º 2 desse artigo, a reclamação deve ser feita por escrito, em conformidade com o n.º 3 do referido artigo, sob pena de inadmissibilidade de qualquer tipo de ação contra a transportadora.
- 24 A este respeito, em primeiro lugar, resulta do artigo 31.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, designadamente, que, em caso de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora aérea imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, nos prazos previstos por essa disposição, respetivamente para a bagagem e para a mercadoria.
- 25 Além disso, nos termos do artigo 31.º, n.º 3, dessa Convenção, as reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos previstos para essa reclamação.
- 26 Ora, as disposições dos n.ºs 2 e 3 do artigo 31.º da Convenção de Montreal são de natureza complementar. Enquanto o artigo 31.º, n.º 2, desta Convenção se limita a fixar os prazos nos quais os diferentes tipos de reclamações devem ser apresentados à transportadora aérea, o artigo 31.º, n.º 3, da referida Convenção precisa, por um lado, de que forma essas reclamações devem ser apresentadas à transportadora aérea e, por outro, de que forma essas reclamações devem ser feitas, entendendo-se que essa precisão não pode afetar a obrigação de respeitar os prazos previstos no referido artigo 31.º, n.º 2.
- 27 Daqui decorre que os n.ºs 2 e 3 do artigo 31.º da Convenção de Montreal, lidos conjuntamente, devem ser interpretados no sentido de que impõem que uma reclamação seja feita por escrito e apresentada à transportadora aérea nos prazos previstos no referido artigo 31.º, n.º 2.
- 28 Em seguida, nos termos do artigo 31.º, n.º 4, da Convenção de Montreal, caso não seja apresentada reclamação nos prazos previstos, não poderá ser intentada ação contra a transportadora, salvo em caso de fraude por esta cometida.

- 29 Daqui resulta que quem considera ter sofrido um dano devido a avaria de bagagem ou mercadoria deve apresentar à transportadora aérea a sua reclamação nos prazos estabelecidos no artigo 31.º, n.º 2, desta Convenção, sob pena de inadmissibilidade de qualquer tipo de ação contra a referida transportadora.
- 30 Além disso, tendo em conta a especial articulação entre os n.ºs 2 e 3 do artigo 31.º da Convenção de Montreal, conforme precisada no n.º 26 do presente acórdão, uma reclamação não pode ser considerada validamente apresentada à transportadora aérea nos prazos previstos, na aceção do n.º 4 desse artigo, se não tiver sido emitida na forma escrita, exigida no n.º 3 desse mesmo artigo.
- 31 Decorre de todas as considerações anteriores que há que responder à primeira questão que o artigo 31.º, n.º 4, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que, nos prazos estabelecidos no n.º 2 deste artigo, a reclamação deve ser feita por escrito, em conformidade com o n.º 3 do referido artigo, sob pena de inadmissibilidade de qualquer tipo de ação contra a transportadora.

Quanto à segunda questão

- 32 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se uma reclamação, como a que está em causa no processo principal, registada no sistema informático da transportadora aérea cumpre o requisito da forma escrita, previsto no artigo 31.º, n.º 3, da Convenção de Montreal.
- 33 A este respeito, importa salientar que, segundo o seu sentido habitual, o adjetivo «escrito» implica um conjunto de sinais gráficos dotado de significado.
- 34 Além disso, à luz tanto do terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, que recorda a importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, como do princípio de um «justo equilíbrio de interesses», referido no quinto parágrafo desta Convenção, o requisito da forma escrita não pode levar a limitar excessivamente a forma concreta que o passageiro pode escolher para apresentar a sua reclamação, desde que esse passageiro permaneça identificável como o autor da reclamação.
- 35 Por conseguinte, o adjetivo «escrito», no contexto do artigo 31.º da referida Convenção, é entendido no sentido de que abrange o conjunto de sinais gráficos com significado, independentemente de ser redigido à mão, impresso em papel, ou registado sob forma eletrónica.
- 36 Como tal, deve considerar-se que uma reclamação, como a que está em causa no processo principal, registada no sistema informático da transportadora aérea cumpre o requisito da forma escrita, previsto no artigo 31.º, n.º 3, da Convenção de Montreal.
- 37 Tendo em conta as considerações anteriores, há que responder à segunda questão que uma reclamação, como a que está em causa no processo principal, registada no sistema informático da transportadora aérea cumpre o requisito da forma escrita, previsto no artigo 31.º, n.º 3, da Convenção de Montreal.

Quanto à terceira questão

- 38 Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que o requisito da forma escrita seja considerado cumprido quando um agente da transportadora aérea regista no sistema informático da transportadora aérea a declaração do sinistro por escrito em papel ou eletronicamente, com o conhecimento do passageiro.

- 39 Como resulta dos n.ºs 24 e 25 do presente acórdão, decorre designadamente do artigo 31.º, n.º 2, da Convenção de Montreal que, em caso de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora aérea nos prazos previstos. Além disso, nos termos do artigo 31.º, n.º 3, dessa Convenção, as reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos previstos para essa reclamação.
- 40 Decorre da redação clara dessas disposições, lidas conjuntamente, que incumbe a uma pessoa habilitada a receber a bagagem, como a que está em causa no processo principal, enquanto passageiro cuja bagagem registada foi objeto de avaria, fazer uma reclamação e apresentá-la à transportadora aérea em causa.
- 41 Com efeito, o passageiro em causa é suscetível de verificar a avaria e dispõe dos elementos necessários para demonstrar o caráter e o valor dos objetos concretos que sofreram o dano e, em definitivo, o montante desse dano.
- 42 Embora a responsabilidade de elaborar uma reclamação incumba exclusivamente ao passageiro, não resulta de modo algum da redação do artigo 31.º da Convenção de Montreal que este não possa beneficiar da assistência de outras pessoas para efeitos da apresentação da sua reclamação.
- 43 Uma interpretação contrária opor-se-ia, aliás, ao objetivo de proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo que decorre do terceiro parágrafo do preâmbulo desta Convenção, que há que ter em conta em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça recordada no n.º 21 do presente acórdão.
- 44 A faculdade de que o passageiro dispõe de recorrer à assistência de outras pessoas permite-lhe igualmente, como foi o caso no processo principal, beneficiar da assistência de um agente da transportadora aérea, tendo em vista transcrever a sua declaração oral e introduzi-la no sistema informático dessa transportadora, previsto para esse efeito.
- 45 Ora, não se pode negar que os interesses respetivos do passageiro e da transportadora aérea, de que o agente é trabalhador, são diferentes, ou mesmo opostos. Com efeito, o primeiro alega a existência de um dano causado à sua bagagem, cuja responsabilidade é imputada ao segundo.
- 46 Todavia, o objetivo de proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional assim como a necessidade de assegurar que o agente transcreve fiel e lealmente a declaração oral do passageiro podem ser suficientemente garantidos assegurando que o passageiro em causa possa verificar a exatidão do texto da reclamação, conforme convertida em forma escrita e introduzida no sistema informático pelo agente da transportadora aérea, e, se for caso disso, alterá-la ou completá-la, ou mesmo substituí-la, antes de expirar o prazo previsto no artigo 31.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.
- 47 Decorre do exposto que o artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que o requisito da forma escrita seja considerado cumprido quando um agente da transportadora aérea regista no sistema informático da transportadora aérea a declaração do sinistro por escrito em papel ou eletronicamente, com o conhecimento do passageiro, desde que esse passageiro possa verificar a exatidão do texto da reclamação, conforme convertida em forma escrita e introduzida nesse sistema, e, se for caso disso, alterá-la ou completá-la, ou mesmo substituí-la, antes de expirar o prazo previsto no artigo 31.º, n.º 2, desta Convenção.

Quanto à quarta questão

- 48 Com a sua quarta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 31.º da Convenção de Montreal impõe outros requisitos substantivos à reclamação além da comunicação à transportadora aérea dos danos sofridos.
- 49 A este propósito, resulta da redação do artigo 31.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, designadamente, que a receção, sem reclamações, da bagagem registada pela pessoa habilitada a recebê-la constitui, salvo prova em contrário, presunção de que a mesma foi entregue em boas condições e em conformidade com o título de transporte ou o registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 3.º desta Convenção.
- 50 Decorre dessa redação que a finalidade de uma reclamação, como a que está em causa no processo principal, apresentada à transportadora aérea, é dar-lhe conhecimento de que a bagagem registada não foi entregue em boas condições e em conformidade com o título de transporte ou o registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 3.º desta Convenção.
- 51 Tratando-se, em seguida, do contexto em que o artigo 31.º, n.º 1, da Convenção de Montreal se insere, importa salientar que, por força da primeira parte do primeiro período do artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, a transportadora é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada.
- 52 Daqui decorre que o artigo 31.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, lido à luz da primeira parte do primeiro período do artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, deve ser interpretado no sentido de que uma reclamação feita pelo passageiro em causa, tal como apresentada no processo principal, visa informar a transportadora aérea da existência do dano.
- 53 Ora, na medida em que, como resulta da resposta à primeira e segunda questões, o artigo 31.º, n.ºs 2 a 4, da Convenção de Montreal se limita a precisar, antes de mais, os prazos nos quais os diferentes tipos de reclamação devem ser apresentados à transportadora, em seguida, de que maneira e sob que forma essas reclamações devem ser apresentadas à transportadora e, por último, as consequências do incumprimento de todos esses requisitos, este artigo não impõe nenhum requisito substantivo às referidas reclamações.
- 54 Decorre do exposto que o artigo 31.º da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que não impõe outros requisitos substantivos à reclamação além da comunicação à transportadora aérea dos danos sofridos.

Quanto às despesas

- 55 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

- 1) O artigo 31.º, n.º 4, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, e aprovada, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, deve ser interpretado no sentido de que, nos prazos estabelecidos no n.º 2 deste artigo, a reclamação deve ser feita por escrito, em conformidade com o n.º 3 do referido artigo, sob pena de inadmissibilidade de qualquer tipo de ação contra a transportadora.

- 2) Uma reclamação, como a que está em causa no processo principal, registada no sistema informático da transportadora aérea cumpre o requisito da forma escrita, previsto no artigo 31.º, n.º 3, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999.
- 3) O artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, 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 não se opõe a que o requisito da forma escrita seja considerado cumprido quando um agente da transportadora aérea regista no sistema informático da transportadora aérea a declaração do sinistro por escrito em papel ou eletronicamente, com o conhecimento do passageiro, desde que esse passageiro possa verificar a exatidão do texto da reclamação, conforme convertida em forma escrita e introduzida nesse sistema, e, se for caso disso, alterá-la ou completá-la, ou mesmo substituí-la, antes de expirar o prazo previsto no artigo 31.º, n.º 2, desta Convenção.
- 4) O artigo 31.º 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 não impõe outros requisitos substantivos à reclamação além da comunicação à transportadora aérea dos danos sofridos.

Assinaturas