Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

6 de julho de 2023 *

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Convenção de Montreal — Artigo 17.º, n.º 1 — Responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de morte ou lesão corporal sofrida por um passageiro — Conceito de "acidente" — Primeiros socorros prestados na sequência de um acidente ocorrido a bordo de uma aeronave que agravaram lesões corporais»

No processo C-510/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça, Áustria), por Decisão de 5 de agosto de 2021, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 19 de agosto de 2021, no processo

DB

contra

Austrian Airlines AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Jürimäe, presidente de secção, M. Safjan, N. Piçarra (relator) N. Jääskinen, e M. Gavalec, juízes,

advogado-geral: N. Emiliou,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de DB, por L. Specht, Rechtsanwalt,

— em representação da Austrian Airlines AG, por A. Danner, Rechtsanwalt,

— em representação do Governo alemão, por J. Möller, J. Heitz e M. Hellmann, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: alemão.

— em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, K. Simonsson, G. Wilms e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 12 de janeiro de 2023,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 17.º, n.º 1, e dos artigos 29.º e 35.º da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada 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 (JO 2001, L 194, p. 38; a seguir «Convenção de Montreal»), que entrou em vigor, no que respeita à União Europeia, em 28 de junho de 2004.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe DB à Austrian Airlines AG, uma transportadora aérea, a respeito de um pedido apresentado por DB para indemnização dos danos causados pelos primeiros socorros que lhe foram prestados a bordo de uma aeronave durante um voo operado por esta transportadora.

Quadro jurídico

Direito internacional

3 O terceiro e quinto considerandos da Convenção de Montreal enunciam:

«[Os Estados Partes reconhecem] 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;

[…]

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

4 O artigo 17.º desta convenção, sob a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», estipula, no seu 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.»

5 Nos termos do artigo 29.º, primeiro período, da referida convenção, sob a epígrafe «Fundamento dos pedidos»:

«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 […]»

6 O artigo 35.º da mesma convenção, sob a epígrafe «Prescrição», prevê, no seu n.º 1:

«O direito à indemnização extinguir-se-á se não for intentada uma ação no prazo de dois anos a contar da data da chegada ao destino, da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte.»

Direito da União

7 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, 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] 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».

Direito austríaco

8 Nos termos do § 1489 do Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austríaco), na sua versão aplicável ao litígio no processo principal (a seguir «ABGB»), o lesado pode intentar uma ação de indemnização por danos contra o lesante no prazo de três anos.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

9 Em 18 de dezembro de 2016, DB viajou de Tel Aviv (Israel) para Viena (Áustria) num voo realizado pela Austrian Airlines. Durante o voo, uma cafeteira com café quente caiu do carrinho de restauração utilizado para o serviço aos passageiros e queimou DB. Foram-lhe prestados primeiros socorros a bordo da aeronave.

10 Em 31 de maio de 2019, DB intentou no Handelsgericht Wien (Tribunal do Comércio de Viena, Áustria) uma ação contra a Austrian Airlines destinada, por um lado, a obter o pagamento de um montante de 10 196 euros a título de indemnização por danos sofridos e, por outro, a declarar a responsabilidade dessa transportadora aérea por todos os danos futuros resultantes do agravamento das suas queimaduras em razão da inadequação dos primeiros socorros prestados a bordo da aeronave. DB alegou que a Austrian Airlines é responsável não só pela desatenção do seu pessoal que provocou a queda da cafeteira mas também pela inadequação dos primeiros socorros prestados a bordo da aeronave para o tratamento das queimaduras sofridas. Uma vez que esses primeiros socorros não podem ser qualificados de «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, os mesmos são regulados pelo direito nacional. Por conseguinte, o prazo de três anos para intentar a ação de indemnização do dano causado pelos referidos primeiros socorros, prevista no § 1489 do ABGB, não prescreveu.

11 Em sua defesa, a Austrian Airlines alega que as lesões sofridas por DB foram corretamente tratadas e que, sendo a Convenção de Montreal aplicável no caso em apreço, o prazo de dois anos para intentar a ação de indemnização, prevista no seu artigo 35.º, n.º 1, tinha prescrito.

12 Por Sentença de 17 de junho de 2020, o Handelsgericht Wien (Tribunal de Comércio de Viena) julgou a ação improcedente. Esta última foi confirmada em sede de recurso por um Acórdão do Oberlandesgericht Wien (Tribunal Regional Superior de Viena, Áustria) de 28 de outubro de 2020, que declarou que as lesões sofridas por DB resultavam de um «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, ainda que essas lesões pudessem eventualmente ter sido minimizadas, ou mesmo evitadas, se DB tivesse recebido os primeiros socorros adequados. Este órgão jurisdicional considerou assim que a ação por danos intentada por DB estava abrangida pelo âmbito de aplicação desta convenção e que, por força do artigo 35.º, n.º 1, da mesma, o prazo de dois anos para intentar essa ação tinha prescrito.

13 DB interpôs recurso de «Revision» desse acórdão para o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio, alegando que os primeiros socorros prestados a bordo de uma aeronave não estão abrangidos pelo conceito de «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, pelo que esta convenção não era aplicável no caso em apreço. Por conseguinte, o prazo de prescrição de três anos previsto no § 1489 do ABGB era aplicável à ação por danos por ele intentada.

14 Este órgão jurisdicional considera que a queda de uma cafeteira do carrinho de restauração utilizado para o serviço prestado aos passageiros, ocorrida a bordo de uma aeronave e que causou queimaduras a um passageiro, constitui um «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, conforme interpretado pelo Acórdão de 19 de dezembro de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Em contrapartida, interroga-se sobre a questão de saber se os primeiros socorros prestados a bordo da aeronave, em razão desse acidente, constituem um facto danoso distinto desse acidente, ou se estes dois eventos constituem um único «acidente», na aceção desta disposição.

15 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, o conceito de «causalidade» que figura no artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, bem como a sistemática e o objetivo da unificação desta, militam a favor de uma interpretação segundo a qual, no caso em apreço, a queda da cafeteira, por um lado, e os primeiros socorros prestados a bordo da aeronave, por outro, devem ser considerados abrangidos por um mesmo «acidente», na aceção desta disposição. Com efeito, se a queda da cafeteira não se tivesse verificado, os primeiros socorros não teriam sido prestados, e, portanto, não teria havido lesões corporais distintas nem um agravamento das lesões corporais sofridas. Este órgão jurisdicional precisa que, embora a tese do acidente único deva ser acolhida, a ação por danos intentada por DB prescreveu por força do artigo 35.º, n.º 1, desta convenção.

16 Todavia, o referido órgão jurisdicional não exclui que a queda da cafeteira e os primeiros socorros prestados a bordo da aeronave em razão da lesão corporal causada por essa queda possam ser considerados factos danosos autónomos e pede ao Tribunal de Justiça que se pronuncie a esse respeito.

17 Nesta hipótese, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se, à luz do artigo 29.º da Convenção de Montreal, pode ser intentada uma ação por danos, com fundamento no direito nacional, para a indemnização dos danos causados a um passageiro pelos referidos primeiros socorros. Segundo este órgão jurisdicional, essa ação só pode ser intentada com fundamento no direito nacional se a Convenção de Montreal devesse ser interpretada no sentido de que não abrange, enquanto facto danoso autónomo, as lesões corporais sofridas por um passageiro a bordo de uma aeronave sem acidente ou independentemente de qualquer acidente.

18 Nestas condições, o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem os primeiros socorros médicos prestados a bordo de uma aeronave, após a ocorrência de um acidente na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da [Convenção de Montreal], que causaram lesões corporais adicionais ao passageiro, distintas das consequências próprias do acidente, ser considerados, conjuntamente com o acontecimento inicial, um único acidente?

2. Em caso de resposta negativa à primeira questão:

O artigo 29.º da [Convenção de Montreal] opõe-se a um direito a indemnização dos danos causados pelos primeiros socorros médicos prestados, quando tal direito, embora exercido dentro do prazo de prescrição do direito nacional, é exercido depois de decorrido o prazo de prescrição estabelecido no artigo 35.º d[ess]a convenção?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

19 Com esta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que a administração, a bordo de uma aeronave, de primeiros socorros inadequados a um passageiro, que provocaram um agravamento das lesões corporais causadas por um «acidente», na aceção dessa disposição, deve ser considerada abrangida por esse acidente.

20 Antes de mais, importa recordar que, por força do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97, conforme alterado pelo Regulamento n.º 889/2002, a responsabilidade das transportadoras aéreas da União relativamente aos passageiros regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.

21 Nos termos do artigo 17.º, n.º 1, desta convenção, 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.

22 O conceito de «acidente» deve ser entendido como um acontecimento danoso involuntário e imprevisto que não exige que o dano resulte da materialização de um risco inerente ao transporte aéreo ou que exista uma ligação entre o acidente e a exploração ou a deslocação da aeronave [v., neste sentido, Acórdãos de 19 de dezembro de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.ºs 35 e 41, e de 2 de junho de 2022, Austrian Airlines (Exoneração da responsabilidade da transportadora aérea), C-589/20, EU:C:2022:424, n.º 20].

23 A este respeito, importa observar que nem sempre é possível atribuir a ocorrência de um dano a um acontecimento isolado quando esse dano é a consequência de um conjunto de acontecimentos interdependentes. Assim, perante um conjunto de acontecimentos intrinsecamente ligados que se sucedem, sem interrupção, no espaço e no tempo, esse conjunto deve ser considerado constitutivo de um único «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal.

24 É esse o caso quando, como no caso em apreço, a queda de uma cafeteira com café quente causou queimaduras a um passageiro e tornou necessária a administração imediata de primeiros socorros pela tripulação de cabine. Com efeito, tendo em conta a continuidade espacial e temporal que une a queda dessa cafeteira e os primeiros socorros prestados ao passageiro assim lesado, a existência de um nexo de causalidade entre essa queda e o agravamento das lesões corporais causadas pela referida queda em razão da administração de primeiros socorros inadequados não pode ser contestada.

25 Esta interpretação está em conformidade com os objetivos prosseguidos pela Convenção de Montreal. Com efeito, nos termos do terceiro considerando desta convenção, os Estados Partes na mesma, cientes da «importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como [d]a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição», decidiram instituir um regime de responsabilidade objetiva das transportadoras aéreas. Esse regime implica, todavia, como decorre do quinto considerando da referida convenção, que seja preservado um «justo equilíbrio de interesses» das transportadoras aéreas e dos passageiros (Acórdão de 12 de maio de 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 36).

26 Ora, ao circunscrever o conceito de «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, a um conjunto de acontecimentos intrinsecamente ligados que se sucedem, sem interrupção, no espaço e no tempo, esta disposição permite que os passageiros sejam indemnizados, fácil e rapidamente, sem que, no entanto, seja imposto às transportadoras aéreas um ónus de reparação demasiado pesado, dificilmente identificável e calculável, que seria suscetível de comprometer, ou mesmo paralisar, a sua atividade económica. (v., neste sentido, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 40).

27 A circunstância de a transportadora aérea em causa ter violado as suas obrigações de cuidado e de diligência, admitindo-a demonstrada, não é suscetível de pôr em causa estas conclusões [v., neste sentido, Acórdão de 2 de junho de 2022, Austrian Airlines (Exoneração da responsabilidade da transportadora aérea), C-589/20, EU:C:2022:424, n.º 22]. De facto, para efeitos da qualificação de «acidente», na aceção do artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, basta que o acontecimento tenha causado a morte ou a lesão corporal de um passageiro e que tenha ocorrido a bordo da aeronave ou durante as operações de embarque ou desembarque

28 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 17.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que a administração, a bordo de uma aeronave, de primeiros socorros inadequados a um passageiro, que provocaram um agravamento das lesões corporais causadas por um «acidente», na aceção dessa disposição, deve ser considerada abrangida por esse acidente.

Quanto à segunda questão

29 Tendo a segunda questão sido colocada apenas para o caso de ser dada resposta negativa à primeira questão, não há que a examinar.

Quanto às despesas

30 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:

O artigo 17.º, n.º 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada 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,

deve ser interpretado no sentido de que:

a administração, a bordo de uma aeronave, de primeiros socorros inadequados a um passageiro, que provocaram um agravamento das lesões corporais causadas por um «acidente», na aceção dessa disposição, deve ser considerada abrangida por esse acidente.

Assinaturas