



Sentença

Processo nº:288/24

Reclamante:

Reclamada:

Sumário

1–O transporte de passageiros e bagagens em aeronave rege-se pela Convenção de Montreal, aprovada pelo Decreto 39/2002, de 27 de Novembro.

2–O regime legal de indemnização por atrasos no transporte de passageiros e extravio de bagagens consagrado na Convenção inclui danos patrimoniais e não patrimoniais.

1. Relatório

1.1 O Reclamante pede à Reclamada a devolução da quantia que despendeu para compra de produtos de primeira necessidade pela não chegada da sua bagagem ao destino final e ainda uma indemnização por danos não patrimoniais.

1.2. Citada regularmente a Reclamada, a mesma esteve presente na audiência de julgamento arbitral através de mandatária, tendo sido apresentada contestação.

1.3. Não foi possível a tentativa de conciliação, pelo que teve lugar o julgamento arbitral.

1.4. A Reclamada aceitou os factos relativos ao atraso da bagagem e respetiva assunção das despesas relativas à aquisição de produtos de primeira necessidade e custos de roaming pelas chamadas efetuadas no valor de 152,35 Euros, rejeitando qualquer responsabilidades emergente de danos morais ou não patrimoniais.

2. Objeto do Litígio

O objeto do litígio corporiza-se na seguinte questão: saber se assiste ou não ao Reclamante o direito à devolução da quantia relativas à aquisição de produtos de primeira necessidade e roaming de chamadas, no valor de 152, 35 Euros, e ao pagamento de uma indemnização por danos morais ou não patrimoniais.





3. Fundamentação

3.1 Dos Factos

1. Em data que não se conseguiu precisar, o Reclamante adquiriu à Reclamada uma viagem Porto - Zurique, a realizar no dia 01.12.23;
2. A referida viagem implicava escala em Lisboa;
3. No dia 01.12.23, aquando do embarque no Porto, o Reclamante foi informado pela Reclamada que toda a sua bagagem de cabine teria de ser colocada no porão devido ao facto do voo se encontrar cheio;
4. O Reclamante informou a Reclamada que tal não deveria suceder, pois tinha de apanhar um segundo voo, Lisboa- Zurique, e o lapso temporal entre a hora prevista para a aterragem e este último voo era exíguo, temendo não chegar a tempo para o respetivo embarque, pois teria de levantar a bagagem;
5. A Reclamada informou o Reclamante que o mesmo não deveria preocupar-se, pois a respetiva bagagem seria encaminhada diretamente para Zurique pelos seus serviços;
6. O Reclamante verificou, depois, que a aeronave que fazia o voo Lisboa - Zurique era a mesma que tinha efetuado o trajeto Porto- Lisboa.;
7. O Reclamante constatou que, após a aterragem em Zurique, no dia 01.12.23, as suas malas não tinham chegado;
8. O Reclamante reclamou junto do § referêcia 004750982;
9. Um funcionário do aeroporto em Zurique informou o Reclamante que as malas se encontravam em Lisboa e que estariam em expedição;
10. Dado que o Reclamante possuía reserva de hotel em Zurique, solicitou que a bagagem lhe fosse entregue no respetivo hotel;
11. A bagagem fora entregue no dia 02.12.23 pelas 13h 44m, doc 1.
12. Dado o atraso da chegada da bagagem, o Reclamante teve de comprar produtos de primeira necessidade no valor de 144,10 Euros, doc 2;
13. O Reclamante em virtude do sucedido apenas tinha a roupa que trazia vestida, a qual ficou encharcada devido às condições climatéricas que se faziam sentir em Zurique;
14. O Reclamante, na audiência arbitral, realçou o mau tempo que se fazia sentir nessa data, chuva e muito frio, não possuindo roupas para tal, pois estas encontravam-se dentro da respetiva bagagem;
15. A testemunha do Reclamante _____, sua companheira, sublinhou que tratava-se de uma viagem programada, onde estariam 2 dias em cada uma das capitais europeias que elegeram, pelo que queriam aproveitar o tempo para efetuar visitas nas cidades;
16. A testemunha referiu ainda que, por causa da não chegada da bagagem, perderam muito tempo com a agilização da reclamação, tendo prejudicado a sua estadia;





17. A testemunha esclareceu ainda que, para além das más condições climatéricas que se faziam sentir, tiveram problemas com os serviços da companhia locais, pois falavam sempre em alemão, não falando inglês, o que causou inúmeros transtornos para se inteirarem sobre a localização da bagagem;
18. Em data que não pode precisar, mas logo a seguir à viagem, o Reclamante reclamou o sucedido junto da Reclamada, reclamação nº 2023-0002807535, com o intuito de ser ressarcido das despesas efetuadas, 144, 10 Euros relativos a produtos de primeira necessidade e 8,25 Euros relativos a custos de chamadas, roaming, doc 2;
19. A Reclamada informou o Reclamante que ele não teria direito a qualquer indemnização, pois a bagagem fora entregue em prazo inferior a 24h;
20. O Reclamante reiterou que tal não se verificou pois a pesquisa pela localização das malas iniciou-se em 01.12.23 pelas 12h 43m e as malas só foram entregues no dia 02.12.23, pelas 13h14m, doc 1;
21. O Reclamante voltou a reclamar junto da Reclamada, mas não obteve resposta;

3.1.2 Dos Factos Provados

Resultam provados todos os factos elencados nos números anteriores.

3.2 Motivação

O Tribunal Arbitral formou a sua convicção do seguinte modo:

- a). Quanto aos factos n.ºs 11, 12, 18 e 20 por documentos, juntos aos autos;
- b). Quanto aos restantes factos pelas declarações do Reclamante, da testemunha que apresentou e da mandatária da Reclamada em sede de audiência arbitral.

3.2 Do Direito

A responsabilidade civil do transportador aéreo internacional de passageiros emerge de um contrato de transporte aéreo, que implica para o transportador a obrigação de transportar o passageiro (e sua bagagem) de um determinado ponto de partida até ao seu destino final, são e salvo e no tempo acordado.





No atraso de bagagem relevante é o momento em que a bagagem é disponibilizada ao passageiro, independentemente de ter havido ou não atraso na execução do transporte aéreo.

A execução do transporte aéreo no tempo acordado é elemento essencial do respetivo contrato e o atraso traduz uma violação contratual, por cumprimento defeituoso do que foi contratado com o passageiro, gerando, conseqüentemente, responsabilidade civil do transportador aéreo.

De acordo com as convenções internacionais e o direito da UE, as transportadoras são responsáveis pelos passageiros e pela respetiva bagagem.

Em 28 de Maio de 1999, foi aprovada, em Montreal, uma Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional que estabelece regras mundiais relativas à responsabilidade em caso de acidente de transporte aéreo internacional e à responsabilidade da transportadora em relação aos passageiros e à respetiva bagagem.

No plano comunitário, as disposições pertinentes da Convenção de Montreal sobre o transporte aéreo de bagagem foram transpostas pelo Regulamento (CE) nº 2027/97, revisto pelo Regulamento (CE) nº 889/2002.

No plano interno, Portugal aprovou a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal), através do Decreto nº 39/2002 de 27 de Novembro.

A Convenção de Montreal estabelece um enquadramento jurídico atualizado e uniforme para reger a responsabilidade das companhias aéreas pelos danos causados aos passageiros, à bagagem e à carga nas viagens internacionais.





A referida Convenção prevê um regime de responsabilidade ilimitada em caso de morte ou de lesões corporais dos passageiros dos transportes aéreos e um regime de responsabilidade limitada por atrasos no transporte de pessoas, bagagens e mercadorias (cfr. artigos 21 e 22).

A existência de limites de responsabilidade uniformes para a perda, os danos ou a destruição da bagagem e para os prejuízos causados pelos atrasos, aplicáveis a todas as viagens efetuadas por transportadoras comunitárias, garante o estabelecimento de regras simples e claras para os passageiros e para as companhias aéreas e permite que os passageiros reconheçam a necessidade de fazerem ou não um seguro complementar.

Prescreve o artigo 19 da Convenção de Montreal “*a transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adoptaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adoptar tais medidas*”.

Para que exista obrigação de indemnizar é condição essencial que haja um dano.

Face aos danos patrimoniais, alegados e provados pelo Reclamante e aceites em sede de audiência de julgamento pela Reclamada, no valor de 152,35 Euros não restam dúvidas sobre a sua existência.

A Reclamada assumiu desde o início, aliás, na tentativa de conciliação das partes, tal quantia, disponibilizando-se ao seu pagamento.

Relativamente à responsabilidade por danos morais, a Reclamada rejeitou a respetiva assunção.

Vejamos o que a este respeito cumpre elucidar.





O Reclamante sofreu incómodo, ansiedade e angústia pelo desconhecimento do paradeiro das suas bagagens e sofreu mau estar físico por não ter roupas para trocar - aliás, as condições climáticas exigiam roupa quente e ajustada a chuva - nem os seus produtos de higiene.

Os limites da responsabilidade das transportadoras aéreas ao abrigo da Convenção de Montreal foram objeto de revisão, nos anos 2009 e 2014, pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em função de um fator de inflação que corresponde à taxa acumulada de inflação desde a data da entrada em vigor da Convenção de Montreal.

Por efeito de tal revisão, no que respeita ao transporte de bagagem, em caso de atraso na sua entrega a responsabilidade da transportadora **passou a estar limitada a 1131 direitos** de saque especiais por passageiro (DSE).

No caso concreto, considerando a factualidade provada, inexistiu declaração especial de interesse (efetuada pelo Reclamante na altura do registo das bagagens) na entrega no destino, pelo que não há lugar ao pagamento de montante complementar de indemnização.

No que se refere à bagagem, considerando o quadro legal aplicável (Convenção de Montreal) a responsabilidade da transportadora comunitária, TAP, mostra-se sujeita a um limite universal de 1131 direitos de saque especiais.

Como previsto, na Convenção de Montreal, este limite apenas não se aplica se os passageiros tiverem feito uma declaração especial na altura do registo das bagagens, indicando um interesse especial na sua entrega no destino (o que no caso não se verifica).

O Direito de Saque Especial, ou DSE, é uma unidade monetária internacional definida pelo Fundo Monetário Internacional (cfr. artigo 23, nº 1) e que corresponde atualmente a





1,23700, 04 abr. 2023. (cfr. site do Banco de Portugal relativa à taxa de câmbio do Direito de Saque Especial).¹

Importa ainda considerar o Acórdão do TJUE de 06.05.2010 (caso Walz v Clickair), no que respeita ao âmbito do limite de indemnização estabelecido no artigo 22, n.º 2 da Convenção de Montreal, o qual abrange os danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes, “*inter alia*”, da perda de bagagem registada.²

Tal acórdão constitui um marco importante na jurisprudência comunitária no sentido de os danos a ressarcir por atraso no âmbito do sistema de responsabilidade civil do transportador aéreo internacional de passageiros, estabelecido pela Convenção de Montreal, abarcarem quer os danos patrimoniais, quer os danos morais (sendo que anteriormente a jurisprudência em sede de atraso no transporte aéreo era maioritariamente contrária à compensação como regra dos danos não patrimoniais).

No plano da jurisprudência nacional importa especial atenção o Acórdão da Relação de Lisboa, de 25.09.2014, que diz o seguinte:

«O transporte de bagagens em aeronave a título oneroso rege-se pela Convenção de Montreal, aprovada pelo Decreto 39/2002, de 27 de Novembro.

O regime legal de indemnização por extravio de bagagens consagrado na Convenção não distingue entre “danos relativos ao extravio da própria bagagem” ou “perda de bagagem”, sujeitos à indemnização e seu limite aí prevista, e “danos ocorridos na sequência do extravio da bagagem” ou “demais despesas”, não sujeitos a qualquer limitação.

¹ <https://bpstat.bportugal.pt/serie/12533639>

² “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”. Disponível em:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=74741&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=228381>





A responsabilidade da transportadora aérea por todos os danos, na sequência de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagens, está limitada a 1 000 direitos³ de saque especiais nos termos da referida Convenção, desde que o passageiro não tenha feito declaração especial de interesse na entrega no destino.

O termo “dano” utilizado na Convenção inclui tanto os danos materiais como os danos morais».

A indemnização por atraso estabelecida pela Convenção de Montreal contempla todos os danos sofridos pelo passageiro, independentemente da sua natureza, abarcando os lucros cessantes e os danos morais.

Importa ainda ter presente o Acórdão do TJUE de 9 de julho de 2020, processo C-86/19, SL contra _____, onde se dispõe o seguinte: “ 1. O artigo 17º, nº 2, 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, lido em conjugação com o artigo 22º, nº 2, da mesma convenção, deve ser interpretado no sentido de que o montante previsto por esta última disposição a título de limite de responsabilidade da transportadora aérea, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso da bagagem registada que não foi objeto de uma declaração especial de interesse na entrega no destino, constitui um limite máximo de indemnização de que o passageiro em causa não beneficia de pleno direito e num montante fixo. Por conseguinte, cabe ao juiz nacional determinar, dentro desse limite, o montante da indemnização devida ao referido passageiro à luz das circunstâncias do caso em apreço.

2. O artigo 1º, nº 2, da Convenção de Montreal, lido em conjugação com o artigo 22º, nº 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que o montante da indemnização devida a um passageiro, cuja bagagem registada que não foi objeto de uma declaração especial de interesse na entrega no destino sofreu destruição, perda, avaria ou atraso, deve ser determinado pelo juiz nacional em conformidade com as regras de direito nacional

³ Esclareça-se que era o montante à época, tendo sido posteriormente atualizado.





aplicáveis, nomeadamente em matéria de prova. Essas regras não devem, todavia, ser menos favoráveis do que as que dizem respeito a ações semelhantes de direito interno nem organizadas de forma a tornar impossível ou excessivamente difícil, na prática, o exercício dos direitos conferidos pela Convenção de Montreal.

Muito embora se trate de arbitragem de consumo, esta encontra-se legalmente consagrada, pelo que será este tribunal arbitral a decidir, norteando-se, certamente, também, pela douta jurisprudência comunitária e nacional.

Assim, diremos,

A responsabilidade civil do transportador aéreo internacional de passageiros por atraso **(incluindo o atraso de bagagem)** é regulada pela Convenção de Montreal estabelecendo uma indemnização sujeita ao limite máximo de 1131 DSE por efeito de revisão operada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), atualizados, para o atraso de bagagens, por passageiro.

Nos termos do artigo 22º, nº2 da Convenção de Montreal, “- *No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 direitos⁴ 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.*”

Pelo que, abstratamente, considerado o limite máximo, a quantia prevista por lei ascenderia a 1383,21 Euros (DSE Direito de saque especial (DSE) – diário em 04.04.24 1,22300 € x 1131 DSE estabelecidos pela Convenção).⁵

⁴ *Ibidem*

⁵ <https://bpstat.bportugal.pt/serie/12533639>





Dado que o prazo ultrapassou as 24 horas, apenas, em cerca de 45 minutos, entende-se que a indemnização deve, em função do incomodo e sofrimento do Reclamante, ascender a 100,00 Euros.

4. Decisão

Nestes termos, condena-se a Reclamada a pagar ao Reclamante a quantia de 152,35 Euros relativos a despesas com bens de primeira necessidade, incluindo o *roaming* das chamadas efetuadas, bem como uma indemnização pelo atraso das malas no valor de 100,00 Euros, perfazendo a quantia total de 252,35 Euros (duzentos e cinquenta e dois euros e trinta e cinco cêntimos).

Notique-se nos termos do artigo 15º, nº 2 do Regulamento CICAP

Porto, 07.04.24

A Juiz-Árbitro

Mania pã Mimoso

