

será o transportador obrigado a pagar uma indemnização até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega. Vale por dizer que no contrato normal de transporte se pressupõe a aceitação, por parte do passageiro, de que a bagagem que regista não tem valor superior a 17 “direitos especiais de saque” por quilograma, *rectius*, ao produto do peso da bagagem registada por esse valor unitário. No preço pelo qual o transportador normalmente se dispõe a fazer o transporte do passageiro e da sua bagagem, assumindo as consequências de não conseguir assegurar o resultado por, em algum ponto do complexo circuito das operações de condução da bagagem, ocorrerem factos causadores da sua perda ou danificação, está implícita essa aceitação ou, pelo menos, a correspondente repartição de risco. Se o passageiro pretender contratar noutros termos, faz a declaração correspondente e paga o preço suplementar, assim assegurando que a obrigação de indemnizar em caso de destruição, perda, danificação ou atraso na entrega da bagagem não fique sujeita à cláusula limitativa estabelecida para as condições normais.

7. Este limite não é de tal modo exíguo que atinja o núcleo essencial do direito do consumidor à reparação dos danos e tem justificação razoável nos interesses contraditórios que na situação se confrontam. Aos interesses dos lesados em serem integralmente ressarcidos pelos prejuízos sofridos contrapõe-se o interesse das transportadoras em não serem sobrecarregadas com indemnizações, ou com procedimentos onerosos para preveni-las, que tornem economicamente inviável a sua actividade. Mas há também o interesse dos consumidores em geral em usufruir a preços acessíveis da mais ampla oferta de transporte aéreo internacional, que se veria contrariado pela necessidade de repercutir nos preços o risco para os operadores de transporte aéreo de o preço do bilhete de passageiro o poder fazer incorrer no pagamento de indemnizações elevadas, em situações de mera negligência presumida. E há o interesse dos Estados na existência e funcionamento regular e eficiente de tais serviços a partir e com destino ao território respectivo. O regime convencional corresponde a um equilíbrio razoável entre todos estes interesses (cf., para solução semelhante no âmbito da Convenção de Montreal, Dario Moura Vicente, *loc. cit.* pág. 206).

Aliás, a limitação da responsabilidade pela danificação ou perda da bagagem registada é susceptível de influenciar, ainda por uma outra via indirecta as tarifas e o funcionamento eficiente do transporte aéreo de passageiros. Com efeito, a existência de um limite à indemnização pela perda ou extravio de bagagem em caso de mera negligência, estabelecido a um nível que torne a formulação de pretensões descabidas ou fraudulentas pouco compensadora, permite que nos procedimentos de despacho os transportadores prescindam de verificações ou declarações prévias e adotem procedimentos simplificados de entrega da bagagem e de regularização dos conflitos que dificilmente poderiam manter-se se a regra fosse a da ilimitada responsabilidade, mesmo em caso de mera negligência, por deficiente cumprimento num domínio de execução do contrato que, além de ser o de mais frequente conflitualidade no transporte aéreo de passageiros, envolve estruturas e circuitos aeroportuários que escapam ao total controlo do transportador.

Em conclusão, o Tribunal considera que a limitação do cálculo da indemnização pela perda ou danificação de bagagem registada constante da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 22.º da Convenção de Varsóvia não viola o direito dos consumidores à reparação dos danos, consagrado no n.º 1 do artigo 60.º da Constituição.

8. O que se disse quanto à não violação do direito à reparação dos danos afasta também a alegada violação do princípio constitucional da igualdade. Aliás, mal se entende a invocação do n.º 2 do artigo 13.º da CRP num domínio onde existe parâmetro constitucional específico.

De todo o modo, sempre se dirá que a protecção constitucional dos interesses económicos do consumidor não impõe ao legislador uma opção parcial a favor do consumo, mas o equilíbrio e garantia da igualdade material, sobretudo para prevenção de desequilíbrios contratuais em detrimento do consumidor, por exemplo no caso de contratos de adesão ou de certas cláusulas contratuais gerais, quando não haja negociação individual nem liberdade de estipulação, especialmente quanto a bens e serviços essenciais, e contra métodos agressivos de venda que prejudiquem a avaliação consciente e a formação livre, esclarecida e ponderada da decisão de contratar (Vieira de Andrade, *loc. cit.*, pág. 49).

Ora, como se disse, no aspecto que agora interessa da reparação dos danos por perda ou danificação de bagagem, a norma convencional aplicada ao passageiro a opção por assegurar a indemnização integral dos danos mediante a avaliação que faça de que os seus interesses não correspondem aos que são pressupostos na regra geral daquela norma. Ainda que a limitação do montante indemnizatório a favor de uma das partes no contrato fosse “candidato positivo” à equiparação às proibições de discriminação com base nas categorias suspeitas elencadas no n.º 2 do artigo 13.º — e não é, não sendo assimilável a uma discriminação com base na situação económica, que seria a categoria mais próxima, porque a situação económica das partes contratantes não é factor diferenciador — é descabida a conclusão de que a norma convencional não

tem fundamento material ou justificação razoável. Como se referiu a propósito do parâmetro constitucional pertinente, visa até objectivos de defesa global do consumidor, obstando a que um dos componentes do preço das viagens aéreas seja a cobertura sistemática de riscos que a generalidade dos casos não justifica (Nos considerandos do Regulamento (CE) n.º 889/2002 justifica-se assim solução semelhante do novo regime uniforme: “(12) 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 efectuadas por transportadoras comunitárias, garantirá o estabelecimento de regras simples e claras para os passageiros e para as companhias aéreas e permitirá que os passageiros reconheçam a necessidade de fazerem ou não um seguro complementar).

C — Decisão

Pelo exposto, decide-se negar provimento ao recurso, condenando o recorrente nas custas, com 25 (vinte e cinco) UCs de taxa de justiça.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 2008. — *Vitor Gomes — Ana Maria Guerra Martins — Carlos Fernandes Cadilha — Maria Lúcia Amaral — Gil Galvão.*

Acórdão n.º 133/2008

Processo n.º 1046/06

Acordam na 3.ª Secção do Tribunal Constitucional

1 — Nos presentes autos de recurso de constitucionalidade, em que é recorrente José António Leão Pereira e recorrida Companhia Air France S. A., foi proferido o Acórdão n.º 117/2008, de 20 de Fevereiro de 2008, em que se decidiu negar provimento ao recurso.

Por manifesto erro de impressão, o texto do acórdão, que consta de fls. 429 a 444, contém lapsos que, embora facilmente detectáveis, podem dificultar a leitura e compreensão de algumas partes, e que são os seguintes:

O teor das duas últimas linhas da página 10 é igual ao das duas primeiras da página 11;

No início da página 12 faltam 2 linhas de texto, com o seguinte teor:

«regime de responsabilidade. O Tribunal entendeu que a Constituição não impõe que a obrigação de indemnizar tenha de ser configurada de modo a que venha sempre a ser».

O teor das duas últimas linhas da página 13 é igual ao das duas primeiras da página 14; e

Faltam duas linhas de texto no início da página 15, com o seguinte teor:

«artigo 22.º da Convenção de Varsóvia não viola o direito dos consumidores à reparação dos danos, consagrado no n.º 1 do artigo 60.º da Constituição.»

2 — Assim, ao abrigo do disposto nos artigos 666.º, n.º 2, e 667.º, n.º 1, do Código de Processo Civil, decide-se proceder à rectificação do Acórdão n.º 117/2008, nos seguintes termos:

a) Eliminar as duas últimas linhas da página 10, com o seguinte teor:

«violação dos direitos do consumidor. A constitucionalização do direito de reparação dos danos não pressupõe necessariamente o abandono dos esquemas da».

b) Aditar duas linhas de texto no início da página 12, com o seguinte teor:

«regime de responsabilidade. O Tribunal entendeu que a Constituição não impõe que a obrigação de indemnizar tenha de ser configurada de modo a que venha sempre a ser».

c) Eliminar as duas últimas linhas da página 13, com o seguinte teor:

«transportadoras em não serem sobrecarregadas com indemnizações, ou com procedimentos onerosos para preveni-las, que tornem economicamente inviável a sua».

d) Aditar duas linhas de texto no início da página 15, com o seguinte teor:

«artigo 22.º da Convenção de Varsóvia não viola o direito dos consumidores à reparação dos danos, consagrado no n.º 1 do artigo 60.º da Constituição.»

3 — Notifique com cópia integral do Acórdão n.º 117/2008, devidamente rectificado.

26 de Fevereiro de 2008. — *Vitor Gomes — Ana Maria Guerra Martins — Carlos Fernandes Cadilha — Maria Lúcia Amaral — Gil Galvão.*