

Cauza C-589/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

10 noiembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

15 septembrie 2020

Reclamantă și apelantă:

JR

Pârâtă și intimată:

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AUSTRIA

Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria)
[omissis]

[omissis] În cauza introdusă de reclamanta **JR** [omissis] împotriva pârâtei **Austrian Airlines AG**, [omissis] Aeroportul din Viena, [omissis] având ca obiect suma de 4 675 de euro majorată cu dobânzi și cheltuieli de judecată, ca urmare a apelului reclamantei împotriva hotărârii pronunțate de Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria] la 15 martie 2020[omissis], Landesgericht Korneuburg, în calitate de instanță de apel, a adoptat, în ședința din camera de consiliu, următoarea

Ordonanță:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele **întrebări în vederea unei decizii preliminare**:

[1.] Articolul 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai

1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretat în sensul că noțiunea [OR 2] de „accident”, în sensul acestei dispoziții, include o situație în care un pasager, la debarcarea din aeronavă, pe ultima treime a scării mobile, cade și suferă o vătămare corporală – fără a se putea stabili un motiv –, fără ca vătămarea corporală să fi fost cauzată de un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor în sensul Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene din 19 decembrie 2019 pronunțate în cauza C-532/18 și fără să existe o caracteristică defectuoasă a scării, aceasta nefiind nici alunecoasă?

2. Articolul 20 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretat în sensul că o eventuală răspundere a operatorului de transport aerian este în întregime exclusă în prezența unor împrejurări precum cele descrise la punctul 1 și în cazul în care, în momentul căderii, pasagerul nu s-a ținut de balustrada scării?

II. [omissis][Suspendare]

Motivare

Reclamanta a încheiat cu pârâta un contract de transport aerian. La 30 mai 2019, ea a zburat de la Salonic la Viena împreună cu soțul său AK și cu fiul său în vârstă de doi ani. Zborul a fost efectuat de pârâtă. [OR 3]

La debarcare, reclamanta a așteptat împreună cu familia sa și i-a lăsat mai întâi pe ceilalți pasageri să coboare. Ea a fost printre ultimii pasageri care au părăsit aeronava. Atât la capătul posterior al aeronavei, cât și la cel frontal al aeronavei, a fost amplasată câte o scară mobilă pentru debarcare. Reclamanta și familia sa au utilizat, pentru debarcare, scara din partea frontală. Înaintea lor, circa 60 de pasageri utilizaseră scara pentru debarcare. Dintre aceste aproximativ 60 de persoane, nimeni nu a alunecat și nu s-a plâns de existența unui loc alunecos pe scară.

Scara din partea frontală era din metal și nu era prevăzută cu vreun acoperiș. Treptele erau confecționate din tablă ondulată și erau suficient de largi pentru ca două persoane să poată coborî simultan. Pe fiecare parte a scării se găsea o balustradă. Scara se afla în stare bună și nu prezenta defecte sau deteriorări. Treptele erau umede, întrucât plouase anterior, dar nu erau alunecoase. La momentul debarcării, nu ploua. Treptele nu erau nici uleioase, nici unuroase, nici murdărite în alt mod pe o suprafață mare. Doar pe ultimele trei trepte se găseau impurități punctiforme, de o consistență necunoscută. Nu s-a putut stabili nici că pe trepte era lipită gumă de mestecat, nici că impuritățile mai mici erau alunecoase. Suprafața ondulată a treptelor asigură un efect antiderapant special.

Astfel de scări sunt utilizate în mod constant pe aeroportul Viena-Schwechat. Scări acoperite nu sunt disponibile pe aeroportul Viena-Schwechat. Aceste scări constituie un echipament certificat și controlat de TÜV. [OR 4]

La debarcare, AK a trecut înainte, ținând în fiecare mână un bagaj de mână tractabil. Reclamanta își ținea în mâna dreaptă poșeta și își luase fiul pe brațul stâng. Pe ultima treime a scării, AK a fost aproape de a cădea, însă a reușit să evite acest lucru. Reclamanta a observat acest incident, însă a ajuns ulterior să cadă ea însăși în același loc în care soțul său a fost aproape de a cădea, lovind cu antebrațul stâng marginea scării. Nici AK, nici reclamanta nu utilizaseră balustrada. În urma căderii, reclamanta a suferit o fractură la antebrațul stâng și un hematom la șezut. Nu au putut fi stabilite motivele pentru care reclamanta a ajuns să cadă.

Reclamanta solicită plata sumei de 4 675 de euro, majorată cu o dobândă de 4 % calculată începând cu 10 august 2019, susținând, în esență, că scara era atât de netedă încât, anterior, chiar soțul său ar fi alunecat și ar fi căzut câteva trepte, însă fără a suferi leziuni. Ea ar fi observat acest incident și, din această cauză, și-ar fi luat fiul în vârstă de doi ani în brațe, pentru ca acesta să nu alunece. În consecință, ea ar fi coborât treptele cu multă precauție. Cu toate acestea, ea ar fi alunecat la aceeași înălțime sau treaptă pe care alunecase deja anterior soțul său. Prin urmare, scara pusă la dispoziție de pârâtă nu ar fi răspuns, așadar, în niciun caz obligației contractuale impuse pârâtei de protecție a pasagerilor și de siguranță a transportului necesară, din moment ce, în pofida unei precauții deosebite, s-a ajuns la alunecarea în cauză. În pofida vremii umede, pârâta ar fi pus la dispoziție o scară neacoperită, care, fie și doar din cauza [OR 5] umidității, prezenta deja un risc crescut de alunecare. La aceasta se adaugă faptul că treapta pe care a alunecat ar fi fost, de asemenea, uleioasă/unsuroasă. La încheierea unui contract de transport, s-ar naște obligația contractuală accesorie a operatorului unui mijloc de transport de a garanta siguranța clienților și de a respecta integritatea fizică a acestora. Potrivit unei jurisprudențe constante, obligațiile de protecție și diligență în discuție urmăresc de asemenea să mențină căile de intrare sau ieșire aferente mijloacelor de transport într-o stare care să permită utilizarea lor fără riscuri de către pasageri. Pârâta nu ar fi respectat aceste obligații. În ceea ce privește ieșirile din aeronave situate în aer liber, ar fi în conformitate cu standardul obișnuit să se pună la dispoziție scări acoperite și, în orice caz, care să nu se afle într-o stare unsuroasă/alunecoasă. Pârâta ar răspunde, așadar, pentru prejudiciul suferit în temeiul tuturor motivelor juridice posibile, fiind obligată să facă dovada lipsei pretinsei fapte culpabile, în conformitate cu articolul 1298 din Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil austriac, denumit în continuare „ABGB”). Ea solicită daune morale adecvate în cuantum de 3 500 de euro, despăgubirea cheltuielilor pentru un ajutor în gospodărie în cuantum total de 75 de ore a câte 15 euro pe oră, așadar de 1 125 de euro, și a cheltuielilor de 50 de euro.

Pârâta contestă cererea, solicită respingerea acțiunii și susține, în rezumat, că treptele scărilor sunt perforate, respectiv ondulate, ceea ce permite să se asigure aproape imediat scurgerea rapidă a oricărei ape și uscarea treptelor. Prin utilizarea

unor astfel de trepte, s-ar reduce riscul de alunecare. Scările și treptele ar fi fost într-o stare tehnică bună [OR 6] și nu ar fi fost nici netede. Acesteia nu i s-ar putea reproșa nici o încălcare a obligațiilor contractuale de prudență și diligență și nici o răspundere delictuală. Ea – și, de asemenea, aeroportul din Viena – nu ar fi acționat în mod culpabil sau nelegal. În orice caz, ar fi fost rezonabil ca reclamanta să utilizeze balustrada, în special dacă ar fi observat deja că soțul său fusese aproape de a cădea. Nu s-ar putea exclude nici ca căderea să se fi produs tocmai pentru că ea își ținea fiul în brațe. Ea (pârâta) nu ar fi încălcat nici obligații contractuale accesorii. Utilizarea fără riscuri a scării ar fi fost posibilă pentru reclamantă. În pofida instrucțiunilor și a consilierii medicale, reclamanta ar fi renunțat să primească un tratament mai serios într-un spital din apropiere. În schimb, aceasta s-ar fi deplasat la Linz, unde, se pare că a fost tratată abia la sfârșitul zilei de 30 mai 2019. Potrivit Comisiei, nu se poate exclude ca leziunile reclamantei să se fi agravat sau să se manifestat cu intensitatea invocată ca urmare a întârzierii tratamentului. Reclamanta ar fi încălcat astfel obligația de diminuare a prejudiciului care îi revenea.

Prin **hotărârea** atacată, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat), sesizat în primă instanță, a respins cererea în întregime. Pe baza situației de fapt constatate, redată inițial, acesta a concluzionat, din punct de vedere juridic, că, în conformitate cu articolul 1295 alineatul (1) din ABGB, nelegalitatea ar putea rezulta din încălcarea unei obligații contractuale sau delictuale. Pentru a determina obligațiile contractuale, este [OR 7] relevant acordul concret. Nelegală este atât încălcarea obligației prestației principale, cât și a obligațiilor prestațiilor accesorii (protecție, diligență, informare). Prin încheierea unui contract de transport aerian, pentru operatorii unei întreprinderi de transport aerian, s-ar naște obligația contractuală de a garanta siguranța pasagerilor aerieni. Această obligație contractuală accesorie ar cuprinde și asigurarea intrării și a ieșirii fără riscuri din aeronavă. Totuși, potrivit unei jurisprudențe constante, obligațiile de siguranță a transportului nu ar trebui să fie extinse în mod exagerat, astfel încât să determine, în practică, o răspundere neprevăzută de lege și independentă de culpă. Astfel, persoana obligată să asigure siguranța transportului nu ar fi obligată să ia decât măsurile care îi pot fi în mod rezonabil impuse potrivit uzanțelor de transport. În orice caz, utilizarea unor suprafețe deosebit de antiderapante ar constitui o diligență suficientă pentru evitarea leziunilor participanților la trafic. Nu ar fi necesar să se impună punerea la dispoziție a unei scări acoperite. Pârâta nu ar fi încălcat, așadar, nicio obligație privind siguranța transportului. În plus, s-ar impune fiecărui pieton să se uite pe unde merge. După ce, înaintea propriei căderi, reclamanta a observat modul în care soțul său aproape că a căzut în acest loc, ea nu ar fi întreprins în mod vădit nicio măsură pentru a preveni propria cădere. Ar fi fost rezonabil ca ea să se oprească din mers și să utilizeze balustrada. De asemenea, ar fi fost posibil ca aceasta să recurgă la ajutorul soțului său. Neutilizarea balustradei, deși putea fi deja identificat un pericol, ar trebui considerată drept culpă proprie preponderentă. [OR 8]

Reclamanta a formulat **apel** împotriva acestei hotărâri la instanța de trimitere prin care solicită să se modifice hotărârea atacată în sensul admiterii în totalitate a

cererii. Apelanta susține, în esență, că răspunderea pârâtei decurge din simplul fapt că nu a utilizat o scară acoperită. Aceasta nu ar fi furnizat dovada dezincriminatoare care îi revenea. Reclamanta nu ar fi trebuit nici să se aștepte că scara este atât de alunecoasă încât, în pofida unui mers deosebit de prudent, se va ajunge la o cădere. Prin urmare, nu ar exista niciun motiv pentru a prezuma existența unei culpe comune.

În **memoriul său în răspuns**, pârâta susține, în esență, că nu i se poate solicita punerea la dispoziție a unei scăderi acoperite. Aceasta nu ar fi încălcat nicio obligație în materie de siguranța transportului utilizând o scară neacoperită. Obligațiile în materie de siguranță a transportului nu ar trebui extinse în mod exagerat, ci ar trebui limitate la o măsură rezonabilă.

Instanța de trimitere este chemată să se pronunțe, în calitate de **instanță de apel**, în a doua și ultimă instanță cu privire la drepturile invocate de reclamantă.

[Aspecte de drept procedural] [*omissis*] **[OR 9]** [*omissis*]

[*omissis*]

În ceea ce privește **întrebările preliminare**, este necesar să se arate, în primul rând, că atât prima instanță, cât și părțile din prezenta speță nu au ținut seama de faptul că răspunderea pârâtei trebuie apreciată în raport cu Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal, denumită în continuare „CM”). Aplicabilitatea acestei convenții rezultă din faptul că locul de plecare și **[OR 10]** locul de destinație al zborului sunt situate în state membre ale convenției diferite (Grecia, Austria), astfel încât există o operațiune de transport internațional în sensul articolului 1 din CM.

Convenția de la Montreal a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001. Prin urmare, aceasta face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, iar Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea sa (Hotărârea Wucher Helicopter GmbH pronunțată de Curtea de Justiție în cauza C-6/14, punctul 33; [*omissis*]).

Cu privire la prima întrebare:

Potrivit articolului 17 alineatul 1 din CM, „[t]ransportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.”

Potrivit acestei dispoziții, operatorul de transport este răspunzător până la limita de răspundere maximă prevăzută la articolul 21 alineatul (1) din CM – care nu este atinsă în prezenta acțiune – , indiferent de culpa sa, putând să invoce

împotriva răspunderii sale doar obiecția culpei comune în sensul articolului 20 din CM.

Conform articolului 17 alineatul (1) din CM, condiția pentru angajarea răspunderii este un prejudiciu suferit de o persoană (deces sau vătămare corporală) ca urmare a unui „accident”; accidentul trebuie să fie pentru prejudiciu o *conditio sine qua non*. Prin urmare, conform modului de redactare a Convenției, factorul determinant este existența unui „accident”. Nici CM, nici Convenția de la Varșovia (denumită în continuare „CV”) nu conțin o definiție a acestei noțiuni. Conform jurisprudenței dezvoltate [OR 11] cu privire la Convenția de la Varșovia, în discuție este un eveniment neașteptat care este cauzat de un factor extern, ca urmare a căruia pasagerul decedează sau este rănit. Persoana afectată suferă ea însăși un prejudiciu în mod neașteptat [*omissis*].

În speță, reclamanta a suferit o vătămare corporală ca urmare a faptului că, dintr-o cauză neidentificabilă, la debarcare, a căzut în treimea inferioară a scării de debarcare mobile, aflate într-o stare bună. Se ridică problema dacă acest eveniment intră sub incidența noțiunii de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din CM.

În Hotărârea din 19 decembrie 2019 în cauza C-532/18, Curtea de Justiție precizează că, întrucât noțiunea de „accident” nu face obiectul niciunei definiții în Convenția de la Montreal, este necesar să se facă referire la sensul obișnuit al acestei noțiuni în contextul dat, în lumina obiectului și scopului acestei convenții.

Sensul obișnuit dat noțiunii de „accident” este acela de eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut.

Nu este în conformitate nici cu sensul obișnuit al noțiunii de „accident”, prevăzută la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, nici cu obiectivul urmărit de aceasta a supune răspunderea operatorului de transport aerian condiției ca prejudiciul să fie rezultatul materializării unui risc inerent transportului aerian sau să existe o legătură între „accident” și exploatarea sau mișcarea aeronavei. Pentru a evita ca operatorilor de transport aerian să le fie impusă o obligație de despăgubire excesivă, nu este necesară limitarea obligației de despăgubire ce revine operatorilor de transport aerian exclusiv la accidente legate de un risc inerent transportului aerian [OR 12]. Astfel, răspunderea acestora poate fi înlăturată sau limitată (punctele 34, 35, 41 și 42). În ansamblu, Curtea de Justiție a concluzionat, așadar, în această decizie că noțiunea de „accident” în sensul acestei dispoziții [articolul 17 alineatul (1) din CM] acoperă orice situație prezentă la bordul unei aeronave, în care un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor a cauzat o vătămare corporală unui pasager, fără a fi necesar să se stabilească dacă la originea situației de fapt este un risc specific transportului aerian.

Potrivit dispoziției articolului 17 alineatul (1) din CM, prezentată mai sus, acest lucru trebuie să se aplice de asemenea situațiilor care – precum în speță – s-au produs în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.

Cu toate acestea, prezenta situație se distinge de cea care a determinat adoptarea hotărârii în cauza C-532/18, în măsura în care, în speță, căderea și, prin urmare, vătămarea corporală a reclamantei nu au fost cauzate de un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor și nu au existat nici alte motive de angajare a răspunderii de partea pârâtei – în special, nu a existat o stare defectuoasă a scării sau o neîndeplinire a obligațiilor de diligență sau de siguranță a transportului.

Cu privire la a doua întrebare:

Astfel, articolul 20 din CM prevede că transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de pasager dacă dovedește că acesta din urmă a provocat sau a favorizat prejudiciul prin neglijență sau printr-o altă acțiune greșită sau omisiune. [OR 13]

În speță, deși reclamanta a observat „momentul potențialei căderi” a soțului său, aceasta a omis să se țină de balustradă. Prin urmare, nu i-a fost posibil să evite căderea. Procedând astfel, reclamanta a contribuit, cel puțin, ea însăși la propria cădere. Având în vedere că scările se găseau într-o stare bună – neprezentând, așadar, deteriorări sau defecte și nefiind nici alunecoase – și că leziunile reclamantei nu au fost cauzate de un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor (făcând abstracție de faptul că căderea a survenit la debarcarea dintr-o aeronavă) și că, în consecință, nu au existat motive care să angajeze răspunderea pârâtei sau că acestea erau doar secundare față de culpa comună a reclamantei, se ridică în continuare problema dacă culpa comună a reclamantei face ca o eventuală răspundere a pârâtei, căreia nu îi pot fi imputate încălcări ale obligațiilor de diligență sau în materie de siguranță a transportului, să treacă atât de mult în plan secund încât, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din CM, o angajare a răspunderii să fie eliminată.

Întrucât, potrivit instanței de trimitere, aceste aspecte nu par să fi fost soluționate definitiv prin jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, a fost necesar să se adreseze Curții întrebările menționate, în vederea unei decizii preliminare.

[omissis]