

Versiune anonimată

Traducere

C-532/18 – 1

Cauza C-532/18

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

14 august 2018

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

26 iunie 2018

Recurentă:

GN, reprezentată de tatăl său, HM

Intimată:

ZU, în calitate de administrator judiciar în procedura de faliment a Niki Luftfahrt GmbH

REPUBLICA AUSTRIA,

OBERSTER GERICHTSHOF [Curtea Supremă]

[*omissis*]

Cu privire la recursul formulat de recurentă împotriva hotărârii pronunțate la 30 august 2016 [*omissis*] de către Oberlandesgericht Wien [Tribunalul Regional Superior din Viena], în calitate de instanță de apel, prin care a fost modificată hotărârea interlocutorie și parțială pronunțată de Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg] la 15 decembrie 2015, Oberster Gerichtshof [Curtea Supremă], în calitate de instanță sesizată cu recursul introdus de GN, reprezentată de tatăl său, HM, [*omissis*] împotriva intimatei ZU, în calitate de administrator judiciar în procedura de faliment a Niki Luftfahrt GmbH, Viena, cu privire la suma de 8 500 de euro plus cheltuieli de judecată și constatarea creanței (valoarea litigiului: 16 000 de euro),

a adoptat următoarea

Decizie:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare în vederea pronunțării unei decizii preliminare: **[OR 2]**

Constituie un „accident” care angajează răspunderea operatorului de transport aerian în sensul articolului 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 în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (denumită în continuare „Convenția de la Montreal” sau „CM”), alunecarea și vărsarea, din motive necunoscute, a unui pahar cu cafea fierbinte așezat pe măsuta rabatabilă fixată de scaunul din față, într-o aeronavă aflată în aer, în urma cărora un pasager suferă arsuri?*

II. Suspendă judecarea cauzei până la pronunțarea deciziei preliminare de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene *[omissis]*.

Motivare:

1. Situația de fapt:

În august 2015, recurenta, la acea dată în vârstă de șase ani, s-a deplasat împreună cu familia de la Mallorca la Viena, cu un zbor al companiei aeriene intimate, aflată în prezent în stare de insolvență. După aproximativ o oră de la decolare, însoțitoarea de zbor a servit băuturile. La acel moment, recurenta era așezată pe locul de la fereastră și se sprijinea (aplecată, peste suportul pentru braț, pe locul învecinat al tatălui său), în zona șoldului și a pieptului tatălui. Tatăl recurentei a primit un pahar cu suc de portocale, precum și un pahar de carton (fără capac) cu cafea proaspăt preparată și fierbinte, pe care acesta le-a așezat pe măsuta rabatabilă fixată de scaunul din față **[OR 3]**. Ulterior, acesta a mai cerut lapte. La acest moment, însoțitoarea de zbor a observat că paharul cu cafea începe să alunece. Ea a atras atenția tatălui, însă acesta nu a mai putut opri răsturnarea și vărsarea paharului pe coapsa sa dreaptă și pe pieptul recurentei. Ca urmare a acestui fapt, recurenta a suferit arsuri de gradul al doilea pe partea din față a toracelui și în centru-stânga pe o suprafață totală de aproximativ 2 până la 4 % din suprafața corpului. Nu s-a putut stabili dacă măsuta rabatabilă era defectă și stătea de la început înclinată, nici dacă paharul cu cafea a ajuns să alunece ca urmare a vibrațiilor aeronavei.

2. Argumentele și concluziile părților

După continuarea procedurii întrerupte ca urmare a deschiderii insolvenței, recurenta invocă împotriva administratorului judiciar al companiei aeriene inițial

pârâte daune morale și o despăgubire pentru mutilare, în cuantum total de 8 500 de euro, în cadrul executării dreptului asigurat de compania de asigurări a societății de transport aerian în temeiul asigurării civile de transport aerian obligatorii, precum și constatarea răspunderii pentru consecințele viitoare ale accidentului. Intimata ar fi răspunzătoare în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal (CM). În conformitate cu acest articol, transportatorii sunt obligați să repare prejudiciul rezultat din uciderea sau vătămarea corporală a unui pasager ca urmare a unui accident survenit în timpul zborului.

Intimata obiectează că răspunderea în temeiul articolului 17 din CM nu există, întrucât nu există un accident, dat fiind că nu s-a produs niciun eveniment brusc și neașteptat care să ducă la alunecarea paharului cu cafea și la vărsarea cafelei. În cazul în care, cu toate acestea, ar fi existat un accident, acesta nu a fost cauzat de intimată, respectiv de angajații **[OR 4]** acesteia. În orice caz, nu s-a materializat niciunul din riscurile tipice pentru domeniul aeronautic.

Obiecția invocată în primul rând de intimată, cu privire la o culpă comună a recurenteii, nu mai constituie obiectul litigiului.

3. Procedura desfășurată până în prezent:

Prima instanță a constatat că pretenția cu privire la plată este, pe fond, întemeiată. Împrejurarea că paharul s-ar fi răsturnat și lichidul fierbinte s-ar fi vărsat pe recurentă ar trebui să fie considerată un accident în sensul articolului 17 din CM, întrucât acest fapt a fost determinat de un eveniment neobișnuit, survenit ca urmare a unor factori externi. Astfel s-ar fi materializat un risc tipic pentru domeniul aeronautic, întrucât ca urmare a operațiunilor de zbor, o aeronavă prezintă diverse înclinații, care pot face (în general) ca obiectele așezate în aeronavă pe o suprafață orizontală să înceapă să alunece, fără ca pentru aceasta să fie necesară vreo manevră specială de zbor. Nu ar exista o culpă a intimatei, întrucât servirea de băuturi fierbinți fără capac este o practică general răspândită și adecvată social.

Berufungsgericht [Curtea de Apel] a respins cererea. Sub incidența articolului 17 alineatul (1) din CM ar intra doar accidentele, care sunt declanșate de un risc tipic pentru domeniul aeronautic. Sarcina probei revine în acest sens recurenteii. Deoarece cauza pentru răsturnarea paharului nu a putut fi clarificată, aceasta nu a reușit să probeze acest lucru. Prin urmare, răspunderea intimatei în temeiul articolului 17 alineatul (1) din CM este exclusă.

Împotriva acestei decizii se îndreaptă recursul recurenteii, care solicită menținerea hotărârii primei instanțe.

4. Temeiuri juridice: [OR 5]

4.1. Este necesar ca răspunderea intimatei să fie evaluată în conformitate cu *Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional* (Convenția de la Montreal, CM). Aplicabilitatea acestei convenții

rezultă din faptul că locul de plecare și locul de destinație ale zborului sunt situate în state părți la convenție diferite (Spania, Austria), astfel încât există o operațiune de transport internațional în sensul articolului 1 din MT.

4.2. 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. Ea reprezintă (prin urmare) o parte integrantă a ordinii juridice a Uniunii, acesta fiind motivul pentru care Curtea de Justiție a Uniunii Europene este chemată să se pronunțe, în cadrul unei proceduri preliminare, cu privire la interpretarea acesteia (Curtea de Justiție, cauza C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*, punctul 33 și jurisprudența citată).

4.3. În litigiu este interpretarea articolului 17 alineatul (1) din CM:

„Transportatorul 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.”

În conformitate cu această dispoziție, 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 - independent de culpa sa, putând să opună răspunderii sale doar obiecția unei culpe comune - care aici nu mai prezintă relevanță - conform articolului 20 din CM.

5. Motivarea trimiterii [OR 6]

5.1. 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* [omissis]. Prin urmare, conform modului de redactare al convenției, factorul determinant este existența unui „accident”.

Nici CM, nici Convenția de la Varșovia (CV) anterioară nu conțin o definiție a acestei noțiuni. Conform jurisprudenței dezvoltate cu privire la Convenția de la Varșovia, în discuție este un eveniment neașteptat care este cauzat de un factor extern, care provoacă moartea sau vătămarea pasagerului. Persoana în cauză suferă un prejudiciu în mod neașteptat [omissis].

5.2. În speță, recurenta a suferit vătămări corporale, deoarece un pahar cu cafea fierbinte așezat în fața sa în timpul zborului a alunecat din motive necunoscute. Această situație constituie, în orice caz, în opinia instanței de trimitere, un eveniment neașteptat cauzat de un factor extern, în urma căruia recurenta a suferit un prejudiciu neașteptat. Acesta este un argument în favoarea aplicabilității articolului 17 alineatul (1) din CM.

5.3. Cu toate acestea, nu este cert dacă noțiunea de accident și, odată cu ea, răspunderea trebuie limitate la cazurile în care s-a produs un risc tipic pentru domeniul aeronautic.

5.3.1. O astfel de cerință (suplimentară) este susținută în mod preponderent de doctrina și jurisprudența germane [*omissis*]. [OR 7] De asemenea, potrivit acestui punct de vedere, nu este necesară prezența unor riscuri și amenințări care sunt unice și nu apar în niciun alt domeniu al vieții, ci doar în timpul transportului aerian; în orice caz, este suficient să se producă un risc, care decurge din construcția tipică sau din starea aeronavei sau a unei instalații tehnice aeronautice utilizate la îmbarcare sau debarcare [*omissis*]. Construcția și starea aeronavei trebuie să fie considerate echivalente cu operarea acesteia (de exemplu, impactul modificării înălțimii sau a vitezei de zbor). În motivare, se precizează că nu este posibil să se fi dorit ca riscul general de deces, pe care orice om trebuie să îl suporte, să fie transferat operatorului de transport aerian și că nu aceasta ar fi fost intenția statelor membre CM [*omissis*].

Această abordare determină o incertitudine juridică semnificativă. Este adevărat că Bundesgerichtshof [Curtea Supremă Federală] [*omissis*] din Germania nu (mai) solicită producerea unui risc ce apare exclusiv în domeniul aeronautic, ci este suficient să existe un context al riscului. Se pune totuși problema sarcinii probei: ca regulă generală, fiecare parte trebuie să prezinte probe în sprijinul propriei poziții juridice. Astfel, sarcina probei în cazul unui risc tipic pentru domeniul aviatc ar reveni părții prejudiciate. În speță [OR 8], imposibilitatea de a clarifica cauza accidentului ar trebui să determine respingerea acțiunii.

5.3.2. Dimpotrivă, conform unei alte abordări, nu este necesar a să se stabilească dacă s-a materializat un risc tipic pentru domeniul aeronautic. Susținătorii acestui punct de vedere fac referire, în primul rând, la formularea de la articolul 17 alineatul (1) din CM, care nu recunoaște o astfel de cerință; de asemenea, la elaborarea convenției, nu s-ar fi dorit o astfel de limitare [*omissis*]. În plus, dacă se acceptă o astfel de cerință, cel puțin în cazul unei interpretări stricte – care, în prezent, nu mai este totuși susținută de Bundesgerichtshof [Curtea Supremă Federală] cu aceeași strictețe (a se vedea punctul 5.3.1. de mai sus) - orice caz de daună ar ieși de sub incidența reglementării răspunderii în temeiul articolului 17 alineatul (1) din CM, întrucât (cu excepția prăbușirii aeronavei) s-ar fi putut întâmpla, în mod cel puțin asemănător, și în alte împrejurări de viață [*omissis*]. În acest caz, norma cu privire la răspundere ar risca să rămână fără obiect. În orice caz, nu ar trebui să existe temeri legate de o răspundere nelimitată, întrucât transportatorul poate fi exonerat de răspundere în temeiul articolului 20 din CM, cel puțin în cazul unei culpe comune a persoanei prejudiciate.

Pe această bază, potrivit unei părți a doctrinei, vărsarea de băuturi sau mâncăruri fierbinți pe corpul unui călător este recunoscută ca accident, pentru ale cărei consecințe transportatorul poartă răspunderea fără a fi necesară îndeplinirea altor condiții [*omissis*]. Prin urmare, răspunderea intimatei ar trebui admisă în prezenta cauză.

6. În principiu, aceste considerații sunt convingătoare. [OR 9]

Făcând abstracție de textul articolului 17 alineatul (1) din CM, care menționează ca temei al răspunderii numai un „accident”, nu însă și materializarea unui risc tipic domeniului aeronautic, este necesar să facem referire, în primul rând, la articolul 29 din CM: în temeiul acestei dispoziții, „[î]n transportul de pasageri, bagaje și mărfuri orice acțiune în responsabilitate, indiferent dacă se justifică prin prezenta Convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de

răspundere stabilite în prezenta Convenție [...]”

Scopul acestei reglementări este crearea unui cadru juridic unitar al răspunderii, care să facă nenesară recurgerea la dreptul național (a se vedea considerentul al cincilea al CM: „[...] în scopul armonizării și codificării în continuare a anumitor reguli [...]”). Acest fapt exclude o interpretare strictă a articolului 17 alineatul (1) din CM. Aceasta întrucât, în cazul unei astfel de interpretări, prejudiciile care nu sunt urmarea unui risc tipic domeniului aeronautic nu ar trebui deloc despăgubite, nici măcar atunci când sunt produse din culpa angajaților transportatorului. Așadar, situația juridică impusă de Convenția de la Montreal este diferită de aceea impusă de Convenția de la Varșovia (CV). Astfel, articolul 24 din CV, care corespunde articolului 29 din CM, exclude aplicarea dreptului național nu în mod general, ci (în măsura în care este relevant în speță) doar „în cazurile prevăzute la articolul 17”. Dacă cea din urmă dispoziție era interpretată în sens strict, în celelalte cazuri - care nu erau, totuși, „cazuri prevăzute la articolul 17” - era posibilă recurgerea la dreptul național [*omissis*]. Prin articolul 29 din CM, acest lucru este în prezent exclus. [OR 10]

Acest fapt face ca, pe baza modului de redactare a articolului 17 din CM, să se impună doar cerința existenței unui accident și să se renunțe la cerința (suplimentară) privind materializarea unui risc tipic domeniului aeronautic. Ca soluție intermediară, ar putea fi luată, de asemenea, în considerare situația în care, deși doar un accident „produs la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare” poate constitui temeiul angajării răspunderii, transportatorul poate fi exonerat de această răspundere în cazul în care demonstrează că, în acel caz specific, nu există nicio legătură cu operarea sau cu caracteristicile aeronavei. Astfel ar fi excluse de la răspundere în special cazurile în care accidentul poate fi explicat prin comportamentul unui terț, care nu are legătură cu caracteristicile sau operarea aeronavei. În cazul de față, această opinie a condus, de asemenea, la răspunderea intimatei, întrucât cauza accidentului nu a putut fi clarificată.

7. Cu toate acestea, nu există un *acte clair* cu privire la interpretarea articolului 17 din CM. Din acest motiv, Oberster Gerichtshof [Curtea Supremă], în calitate de

instanță de ultim grad, este obligată să solicite pronunțarea unei decizii preliminare.

II. În așteptarea deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene, procedura de revizuire va fi întreruptă.

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU