

Versiune anonimată

Traducere

C-70/20 – 1

Cauza C-70/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

12 februarie 2020

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

30 ianuarie 2020

Recurentă:

YL

Intimată:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

În cadrul recursului declarat de reclamantă împotriva hotărârii pronunțate de Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena, Austria) la 29 aprilie 2019 [omissis], prin care a fost confirmată hotărârea pronunțată de Handelsgericht Wien (Tribunalul Comercial din Viena, Austria) la 23 ianuarie 2019 [omissis] în cauza introdusă de reclamanta YL, [Austria], [omissis] împotriva pârâtei Altenrhein Luftfahrt GmbH, aeroportul din Viena [Austria], [omissis] având ca obiect plata sumei de 68 858 de euro majorată cu dobândă și cheltuieli de judecată și constatarea existenței răspunderii (valoarea litigiului 5 000 de euro), Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) [omissis] a adoptat următoarea

Ordonanță:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare preliminară: **[OR 2]**

O aterizare dură, dar efectuată totuși în parametrii normali de exploatare a aeronavei, care determină rănirea unui pasager, constituie un accident 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 la 9 decembrie 1999 de Comunitatea Europeană și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001?

II. [Suspendarea procedurii][*omissis*]

Motivare:

1. Situația de fapt:

La 20 martie 2014, reclamanta a fost pasageră a unui zbor de la Viena cu destinația St Gallen/Altenrhein (Elveția), efectuat de pârâtă. La aterizare, tahograful a înregistrat o sarcină verticală de 1,8 g. O astfel de aterizare poate fi percepută în mod subiectiv ca fiind dură. Cu toate acestea, chiar ținând seama de toleranța la măsurare din punct de vedere aeronautic, aceasta se situa (încă) în cadrul parametrilor normali de exploatare a aeronavei, care, potrivit specificațiilor constructorului aeronavei, ajung până la o sarcină de 2 g. Nu s-a putut constata nicio greșeală a pilotului. Din punct de vedere aeronautic, din cauza poziției alpine, pe aeroportul din St Gallen/Altenrhein, o aterizare mai dură este mai sigură decât o aterizare prea lină.

2. Argumentele și concluziile părților: [OR 3]

Reclamanta susține că a suferit o hernie de disc la aterizare și solicită daune interese în temeiul articolului 17 din Convenția de la Montreal. Potrivit acesteia, aterizarea „dură” ar fi un accident în sensul articolului 17 menționat.

Pârâta obiectează că aterizarea a fost efectuată în cadrul parametrilor normali de exploatare a aeronavei. Prin urmare, ar fi vorba despre un eveniment tipic survenit cu ocazia unui zbor, iar nu despre un accident în sensul articolului 17 din Convenția de la Montreal.

3. Procedura desfășurată până în prezent:

Instanța de prim grad de jurisdicție a respins cererea. Potrivit acesteia, angajarea răspunderii în temeiul articolului 17 din Convenția de la Montreal presupune un accident a cărui existență nu poate fi admisă decât în cazul unei „aterizări extrem de dure”. Or, nu aceasta ar fi situația în speță. Evenimentele tipice ale unui transport aerian, printre care figurează o aterizare dură sau o frână rigidă, nu justifică angajarea răspunderii, deoarece pasagerul aerian (aparent, în sensul de pasager tipic) cunoaște astfel de evenimente și se așteaptă ca acestea să survină.

Instanța de apel a confirmat această hotărâre. Desigur, în mod excepțional, și o aterizare dură ar putea constitui un accident în sensul articolului 17 din Convenția de la Montreal. Dar aceasta ar presupune ca valorile-limită indicate de producător cu privire la sarcina suportată de trenul de aterizare și la elementele structurale să fie în mod clar depășite. O aterizare normală precum în speță ar exclude ipoteza unui accident.

Oberster Gerichtshof este chemată să se pronunțe cu privire la recursul formulat de reclamantă împotriva acestei hotărâri. Partea consideră în continuare că a existat un accident de natură să angajeze răspunderea pârâtei. Dacă aceasta ar fi situația, Oberster Gerichtshof ar trebui să anuleze deciziile instanțelor inferioare. Instanța de prim grad de jurisdicție ar trebui să se pronunțe, în acest caz [OR 4], cu privire la problema dacă hernia de disc a recurenteii a fost cauzată în mod efectiv de aterizare. Această problemă nu a fost examinată până în prezent, întrucât instanțele inferioare au negat existența unei răspunderi a pârâtei pentru simplul motiv al lipsei unui accident.

4. Temeiuri juridice:

4.1. Este necesar ca răspunderea pârâtei să fie 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 locul de destinație al zborului sunt situate în state părți la convenție diferite (Austria, Elveția), astfel încât există o operațiune de transport internațional în sensul articolului 1 din CM.

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. Prin urmare, reprezintă 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 ei (Hotărârea *Wucher Helicopter GmbH* pronunțată de Curtea de Justiție în cauza C-6/14).

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 –, indiferent [OR 5] de culpa sa, putând să invoce împotriva răspunderii sale doar obiecția culpei comune în sensul articolului 20 din CM. Articolul 17 din CM corespunde în esență articolului 17 din *Convenția de la Varșovia pentru unificarea normelor referitoare la transportul*

aerian internațional, astfel încât jurisprudența referitoare la această dispoziție continuă să se aplice în scopul interpretării.

5. Motivarea trimiterii:

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 o *conditio sine qua non* pentru prejudiciu. Existența unui „accident” este, așadar, determinanță. Această noțiune nu este definită în convenție. Problema care se pune este dacă în domeniul de aplicare al acesteia este inclusă o aterizare „dură”, dar care este (încă) efectuată în „parametrii normali de exploatare”. Aceasta înseamnă că sarcina suportată de trenul de aterizare și de elementele structurale rămâne inferioară valorilor-limită a căror depășire necesită, potrivit specificațiilor constructorului, o inspecție tehnică a aeronavei. În această privință, prin „dură” instanța înțelege în speță o aterizare care – spre deosebire de cazul unei aterizări „line” – nu este amortizată în mare măsură de trenul de aterizare al aeronavei și care este puternic resimțită de pasager.

5.2. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a reținut la punctul 34 din Hotărârea GN, pronunțată în cauza C-532/18, că, în ceea ce privește noțiunea de „accident”, este necesar să se facă referire la „sensul obișnuit” al acesteia. Acesta ar fi acela de „eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut” („*un évènement involontaire dommageable imprévu*”). Această formulare pare să indice importanța anticipării evenimentului de către [OR 6] pasager (*imprévu*”, nu „*imprévisible*”). Curtea Supremă (Supreme Court) americană formulează în mod similar Curții de Justiție a Uniunii Europene. Aceasta înțelege prin „accident” un „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, cu alte cuvinte, un eveniment sau un incident de origine externă, neașteptat sau neobișnuit [Air France v. Saks (1986), <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>]. Cel puțin potrivit acestui mod de redactare („sau”), este suficient ca evenimentul să fi fost neașteptat, nu era necesar ca acesta să mai fie și neobișnuit. Același sens este indicat de hotărârile pronunțate de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) germană, care iau în considerare (doar) „producerea bruscă” a evenimentului [*omissis*].

Aceste formulări ar putea fi înțelese în sensul că elementul determinant nu este caracterul în mod obiectiv imprevizibil sau neobișnuit al evenimentului prejudiciabil, ci numai faptul că acest eveniment a avut o origine externă, s-a produs brusc, iar pasagerul nu s-a așteptat la acesta (a se vedea *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, punctul 14: „It is important to bear in mind that the «unintended and unexpected» quality of the happening in question must mean «unintended and unexpected» from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it

or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the «accident» and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

Prin urmare, potrivit acestei interpretări (largi), un accident ar exista numai în cazul în care prejudiciul a fost cauzat de **[OR 7] exploatarea normală** a aeronavei, fără să se fi produs un eveniment brusc și surprinzător pentru pasager. Această situație se regăsește în special atunci când presiunea obișnuită în cabină determină prejudicii (*Air France v. Saks*: pierderea auzului; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: tromboză). În schimb, chiar și turbulențe ușoare sau medii – care nu sunt, ca atare, nici neobișnuite, nici imprevizibile – ar putea fi de asemenea calificate drept accidente, ca urmare a prejudiciilor cauzate *[omissis]*. Situația ar trebui să fie aceeași în cazul unei aterizări dure, care, precum în speță – deși se situează (încă) în parametrii normali de exploatare a aeronavei – este efectuată în mod brusc și neașteptat (potrivit afirmațiilor reclamantei, care fac încă obiectul examinării) și determină o vătămare corporală.

5.3. În schimb, în special jurisprudența franceză se referă la caracterul imprevizibil al evenimentului [Cour de cassation (Curtea de Casație) *[omissis]*: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”]. Prin urmare, ar trebui ca evenimentul în discuție să fie nu doar unul de origine externă („*extérieur*”), brusc („*soudain*”), și, din perspectiva pasagerului, neașteptat, ci și imprevizibil („*imprévisible*”), cu alte cuvinte un eveniment neobișnuit din punct de vedere obiectiv. Prin urmare, nu ar fi necesară repararea prejudiciilor rezultate din evenimente care țin de exploatarea normală și previzibilă a aeronavei (a se vedea în acest sens concluziile avocatului general Saugmandsgaard în cauza C-532/18, EU:C:2019:788, punctul 44, care interpretează totuși în acest sens și jurisprudența americană și pe cea germană). **[OR 8]**

O opinie similară este împărtășită de asemenea în doctrina germană: evenimentele tipice legate de exploatare și acceptate nu pot constitui un temei pentru angajarea răspunderii *[omissis]*. Prin urmare, o aterizare dură ar trebui calificată drept „accident” numai în cazul în care valorile-limită indicate de constructor cu privire la sarcina suportată de trenul de aterizare ar fi în mod clar depășite *[omissis]*.

În acest sens, District Court for the Southern District of New York *[omissis]* și Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania) *[omissis]* au decis că societatea aeriană nu era responsabilă în cazul unei „aterizări de rutină” (District Court), respectiv al unei aterizări „încă în parametrii normali” (Landgericht).

5.4. Această din urmă opinie se întemeiază în mod vădit pe aprecierea potrivit căreia evenimentele care țin (totuși) de exploatarea normală a unei aeronave nu cauzează ca regulă generală vătămări corporale, nici măcar atunci când se produc în mod brusc și neașteptat. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește aterizările „dure” (a se vedea *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce

[*omissis*]: „[...] airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.” („[...] aeronavele nu sunt la fel de rezistente ca oamenii – altfel spus, dacă o aterizare dură nu a adus atingere aeronavei, aceasta nu ar fi putut să vatăme ocupanții.”). Dacă a avut loc totuși o vătămare, va exista în mod normal o dispoziție specială a pasagerului, care se integrează în eveniment [OR 9] ca o altă cauză a prejudiciului. În acest caz, dispoziția respectivă nu ar intra în domeniul riscurilor acoperite de societatea aeriană (în acest sens, în general, concluziile avocatului general Saugmandsgaard prezentate în cauza C-532/18, citate anterior, punctul 44).

6. În opinia Oberster Gerichtshof, această abordare este în principiu preferabilă. Desigur, aceasta face ca valorile-limită indicate de constructor să determine în mod indirect interpretarea noțiunii de „accident”. Totuși, aceasta are ca efect, pe de o parte, asigurarea unui just echilibru între interesele pasagerului aerian și cele ale operatorului de transport aerian, împiedică o răspundere nelimitată (a se vedea în acest sens C-532/18, citată anterior, punctul 37), iar, pe de altă parte, prin corelarea cu valori-limită concrete, are ca atare avantajul simplității. Cu toate acestea, pentru motivele expuse mai sus, nu există un „acte claire”. Așadar, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), în calitate de instanță de ultim grad de jurisdicție, este obligată să formuleze o cerere de decizie preliminară.

II. [informații procedurale] [*omissis*]

[Semnături] [*omissis*]