

## Versiune anonimată

Traducere

C-687/19 - 1

**Cauza C-687/19**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

18 septembrie 2019

**Instanța de trimitere:**

cour d'appel de Mons (Belgia)

**Data deciziei de trimitere:**

5 septembrie 2019

**Apelantă, pârâtă inițial:**

Ryanair Ltd

**Intimată, reclamantă inițial:**

PJ

---

[omissis]

[omissis][OR 2]

**ÎN CAUZA:**

**RYANAIR Ltd** [omissis],

apelantă

[omissis]

**ÎMPOTRIVA:**

**PJ**, [omissis]

intimată,

[omissis][OR 3][omissis][desfășurarea procedurii]

### I. Admisibilitatea apelului

Apelul [omissis] este admisibil. [omissis]

### II. Istoricul și obiectul actual al litigiului

PJ a chemat societatea [omissis] RYANAIR în judecată [omissis] pentru a obține obligarea acesteia la plata, cu titlu de daune interese, a sumei de 60 000 de euro, care poate fi majorată sau micșorată pe parcursul procesului, și a sumei de 2 000 de euro, cu titlu provizoriu, pe lângă dobânzile compensatorii calculate de la data de 25 februarie 2015.

Prin concluziile depuse în ședința din 24 ianuarie 2018, aceasta a solicitat, cu titlu interlocutoriu, desemnarea unui medic expert în vederea evaluării prejudiciului său.

Hotărârea atacată, pronunțată în lipsă în ceea ce privește societatea [omissis] RYANAIR [omissis] a obligat-o pe aceasta din urmă la plata către PJ a sumei provizorii de 1 500 de euro și l-a desemnat pe expertul RI pentru celelalte capete de cerere.

[omissis][OR 4]

### III. Temeiul apelului

#### III.1. Situația de fapt relevantă

1. La 25 februarie 2015, intimata a luat zborul FR2829 cu plecare din Barcelona și având ca destinație Charleroi. Ea era însoțită de copilul său SH în vârstă de 9 luni.
2. În timp ce avionul survola Pirineii, au avut loc turbulențe importante care au cauzat vătămarea a doi membri ai echipajului: o însoțitoare de zbor a fost propulsată în plafon, o alta a fost rănită la gleznă după ce s-a lovit de un cărucior pentru catering. Ruta avionului a fost schimbată către Bordeaux pentru a se aduce îngrijiri celor două persoane vătămăte.
3. Avionul a aterizat pe aeroportul Charleroi cu cinci ore întârziere.
4. Intimata afirmă că, în urma acestor evenimente, ea a fost profund șocată și suferă de sindrom posttraumatic; intimata solicită obligarea apelantei la repararea acestui prejudiciu.
5. Intimata prezintă:

2

- un certificat din 17 august 2015, semnat de TG, psihiatru, în care se confirmă afirmațiile intimatei, precizând că, de la desfășurarea evenimentelor, ea are temeri legate de orice fel de transport și re trăiește acele momente dificile, și concluzionând „consider că această pacientă prezintă caracteristicile tipice ale stresului posttraumatic care o plasează în invaliditate și va necesita suport psihologic și medicamentos”;
- trei certificate [omissis] care enunță că intimata a fost supusă unei monitorizări terapeutice de la 28 aprilie 2015 în urma evenimentelor în litigiu;
- un certificat de VF, din 20 martie 2017, potrivit căruia intimata suferă de un sindrom posttraumatic cu anxietate, tulburări de somn, lombosciatalgie S1 dreaptă, începând de la 25 februarie 2015;
- rezultatele unui examen radiografic efectuat la 21 februarie 2017 au concluzionat „deplasarea discurilor L5-S1 în partea posterioară dreaptă, în contact cu emergența radiculară S1 dreaptă”. [OR 5]

### III.2. Discuții

#### 6. Apelanta susține că:

- acțiunea este prescrisă;
- nu există posibilitatea acordării unei despăgubiri în speță atât timp cât nu există un accident și, cu titlu subsidiar, o vătămare corporală, în sensul articolului 17.1. din Convenția de la Montreal din 28 mai 1999 pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional;
- legătura de cauzalitate nu a fost dovedită.

#### III.2.1. Prescripția

7.-16 [omissis] [OR 6] [omissis]

17. În consecință, cererea nu este prescrisă [omissis].

#### III.2.2. Noțiunea de accident

18.-20. [omissis] [OR 7] [omissis]

21. În speță, prin înscrisurile prezentate, s-a stabilit că, în cursul zborului în litigiu, avionul a trecut brusc prin turbulențe puternice care au cauzat vătămări corporale unui număr de doi membri ai echipajului și au necesitat schimbarea rutei avionului.

### III.2.3. Noțiunea de vătămare corporală

22. Pentru a fi despăgubită, intimata trebuie să dovedească de asemenea că acest eveniment neașteptat și inopinat i-a cauzat o vătămare corporală.
23. Intimata nu a susținut niciodată că a fost rănită în urma turbulențelor apărute în timpul zborului în litigiu, inclusiv în citație, în care ea susține că a fost profund șocată și a rămas traumatizată de evenimente, însă nu menționează nicio leziune fizică. [*omissis*]
24. [*omissis*][**OR 8**]
25. Cu toate acestea, apelanta susține că leziunile de natură psihică sunt excluse de la despăgubire, atât în temeiul articolului 17 alineatul 1 din Convenția de la Montreal, care se referă la o vătămare corporală, cât și al Regulamentului (CE) nr. 889/2002 și al propriilor condiții generale [din contract] care constituie legea părților.
26. Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente amintește, în considerentul (4) al acestuia, că Convenția de la Montreal prevede răspunderea nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor transportului aerian.
27. Articolul 2 alineatul (2) din acest regulament prevede că noțiunile cuprinse care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montreal. În preambul, acest regulament amintește că un sistem de răspundere nelimitată în cazul decesului sau al vătămării pasagerilor este oportun în contextul unui sistem de transport aerian sigur și modern.
28. Articolul 3 alineatul (1) din același regulament prevede că răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal care privesc o astfel de răspundere. Anexa la acest regulament prevede că răspunderea operatorului de transport aerian în cazul decesului sau al vătămării pasagerului nu este limitată financiar.
29. Condițiile generale [contractuale] ale apelantei amintesc că transportul internațional, astfel cum este definit în convenție, este supus normelor privind răspunderea din convenție și din Regulamentul nr. 2027/97 al Consiliului (modificat prin Regulamentul nr. 889/2002), precum și prezentelor condiții care indică la articolul 14 alineatul (2) că: „răspunderea noastră în caz de deces, de vătămare sau de orice altă vătămare corporală suferită de un pasager nu este supusă unui plafon financiar [...]”.
30. Apelanta nu contestă că Regulamentul nr. 2027/97 nu modifică conținutul Convenției de la Montreal.

31. Nici Convenția de la Montreal, nici Regulamentul (CE) nr. 889/2002 nu definesc noțiunea de vătămare corporală. În sensul său obișnuit, termenul „vătămare” înseamnă „modificare gravă produsă asupra unui organ de o boală, de un accident (leziune, contuzie, arsură)”, iar termenul „corporală” înseamnă „legat de corp” (fizic) (a se vedea Le Robert illustré, 2012). **[OR 9]**
32. Apelanta susține următoarea teză:

Un stres posttraumatic, precum cel pretins de intimată, nu constituie „o vătămare corporală” în sensul Convenției de la Montreal. Excluderea prejudiciilor psihice cu titlu de prejudicii reparabile nu este nouă. Anterior intrării în vigoare a Convenției de la Montreal, articolul 17 din Convenția de la Varșovia conținea un sistem în mare măsură similar. Curtea Supremă a Statelor Unite a pronunțat o hotărâre de principiu în cauza Floyd (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 17 aprilie 1991, 499 US 530 (1991), declarând: *chiar dacă am putea conveni asupra faptului că ar fi de dorit, ca obiectiv politic, ca o vătămare pur psihică să poată fi despăgubită, nu putem admite faptul respectiv fără o dovadă tangibilă că aceasta era intenția semnatarilor în raport cu articolul 17. Astfel cum s-a discutat, nici termenii, nici lucrările pregătitoare, nici interpretările succesive ale articolului 17 nu demonstrează în mod clar o asemenea intenție.*

Lucrările pregătitoare ale Convenției de la Montreal ne arată că unele state scandinave au încercat să adauge la vătămarile corporale și vătămarile psihice (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol. 1, *Minutes*, p.67).

Totuși, într-un mod cu totul deliberat, această cale nu a fost reținută la finalizarea lucrărilor cu privire la convenție și s-a decis să se mențină doar vătămarile corporale.

Această respingere a vătămarilor psihice din Convenția de la Montreal este în plus confirmată de alegerea efectuată de Comitetul pentru revizuirea Convenției de la Roma din 1952 privind daunele cauzate terților la suprafață [de aeronave străine] în măsura în care Convenția privind repararea daunelor cauzate terților de aeronave din 2 mai 2009 (neratificată de Belgia) prevede la articolul 3 alineatul 3 că *se pot acorda despăgubiri pentru prejudicii cauzate de un deces, de o vătămare corporală sau de o vătămare psihică. Se pot acorda despăgubiri pentru prejudicii cauzate de o vătămare psihică numai în cazul în care reprezintă cauza unei boli psihice recunoscute rezultate fie dintr-o vătămare corporală, fie dintr-o expunere directă la probabilitatea unui deces sau a unei vătămări corporale iminente.*

Este vorba despre unicul instrument juridic legat de transportul aerian care permite unei anumite categorii de victime să poată pretinde o reparare a prejudiciului lor psihic în cazuri bine delimitate. **[OR 10]**

Alegerea făcută de legiuitorul internațional nu se datorează hazardului, ci rezultă din intenția sa de a asigura un compromis uniform, rezonabil și echilibrat între, pe de o parte, protecția intereselor pasagerilor și, pe de altă parte, promovarea

transportului aerian ca activitate care urmărește să permită libera circulație a persoanelor și a bunurilor pe plan social și comercial.

Orice altă soluție ar permite introducerea unor cereri de despăgubire intempestive din partea oricărui pasager care ar pretinde că a suferit un disconfort psihic, indiferent de natura sa, ca urmare a utilizării unui mijloc de transport.

33. Intimata susține următoarea teză:

În cauza *Floyd*, Curtea Supremă a Statelor Unite a limitat examinarea sa la chestiunea unei vătămări psihice pure și a lăsat deoparte problema unei vătămări psihice însoțite de o vătămare fizică sau problema unei vătămări psihice care se manifestă ulterior printr-o vătămare fizică.

Pe de altă parte, ca urmare a cauzei *Floyd*, în cauza *Weaver v. Delta Airlines*, reclamanta a menționat că a fost îngrozită în momentul aterizării de urgență și a fost diagnosticată cu un sindrom de stres posttraumatic; ea a pledat că progresele medicale recente au demonstrat că stresul extrem cauzează prejudicii fizice creierului, cu alte cuvinte distrugerea fizică sau atrofierea unor părți din hipocampus din creier, iar Curtea Supremă a admis aceste argumente și a considerat suficiente elementele respective (US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 iunie 1999).

Se poate ridica problema liniei care separă o vătămare fizică și o vătămare psihică.

Ca urmare a cazului *Floyd*, în timpul Convenției de la Montreal, reprezentanții americani, ca și cei suedezi și norvegieni, au dorit să adauge în toate scrisorile noțiunea de vătămare psihică, însă au întâmpinat opoziția unui număr mare de reprezentanți ai altor țări pentru care acest aspect nu era necesar întrucât noțiunea de vătămare psihică era deja inclusă în termenul „vătămare corporală”; acest lucru a fost confirmat de reprezentantul francez la Convenția de la Montreal care a indicat că termenul „vătămare corporală” ar acoperi în același timp vătămarile fizice și psihice (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10-28 May, 1999), *Minutes*, Doc. 9775-DC/2,p.68 pt 36 (2001).

În cazul unor îndoieli în privința condițiilor generale, se impune aplicarea articolului 1162 din Codul civil belgian. **[OR 11]**

34. Potrivit articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea tratatelor, precum și la validitatea și interpretarea actelor adoptate de instituțiile, organele, oficiile sau agențiile Uniunii.

Întrucât interpretarea dreptului Uniunii Europene revine Curții de Justiție a Uniunii Europene, trebuie să se adreseze acesteia întrebarea preliminară precizată în dispozitivul prezentei hotărâri, înainte de a se pronunța pe larg.

**PENTRU ACESTE MOTIVE,**

[omissis]

Înainte de a se pronunța pe larg, adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarea întrebare preliminară:

*Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente și, în consecință, articolul 17 alineatul 1 din Convenția de la Montreal din 28 mai 1999 pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional trebuie interpretate în sensul că se opun ca o vătămare de tip psihic, cum ar fi un stres posttraumatic, să facă obiectul unei despăgubiri în temeiul acestor dispoziții?*

[semnături]

[omissis][OR 12][omissis]

DOCUMENT DELIBERÉ