

Versiune anonimată

Traducere

C-111/21 – 1

Cauza C-111/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

25 februarie 2021

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

28 ianuarie 2021

Recurentă-reclamantă:

BT

Pârâtă și intimată în recurs:

Laudamotion GmbH

REPUBLICA AUSTRIA

[*omissis*]

OBERSTER GERICHTSHOF

Oberster Gerichtshof [Curtea Supremă, Austria], în calitate de instanță de recurs [*omissis*] în cauza introdusă de reclamanta BT, Viena [*omissis*], [*omissis*] împotriva pârâtei Laudamotion GmbH, Schwechat, [*omissis*] având ca obiect suma de 6 953,60 euro plus dobânzi și cheltuieli de judecată și constatare (valoarea litigiului: 5 000 de euro), în procedura privind recursul pârâtei împotriva hotărârii pronunțate de Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria], în calitate de instanță de apel, la 7 aprilie 2020, [*omissis*], prin care a fost modificată [*omissis*] hotărârea pronunțată în cauza judecată în lipsă de Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria] la 12 noiembrie 2019 [*omissis*], a adoptat următoarea

Ordonanță:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări preliminare: **[OR 2]**

1. O afecțiune psihică a unui pasager, care ajunge să prezinte un nivel patologic, cauzată de un accident constituie o „vătămare corporală” 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?*

2. În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

Articolul 29 din convenția menționată se opune unei cereri de despăgubire întemeiate pe dreptul național aplicabil?

[omissis]

Motivare:

[1] 1. Situația de fapt aflată la originea deciziei:

[2] La 1 martie 2019, reclamanta s-a îmbarcat la bordul unei aeronave a pârâtei în vederea unei călătorii de la Londra la Viena. La decolare, motorul din stânga a explodat, iar aeronava a fost evacuată. Reclamanta a coborât prin ieșirea de urgență de la aripa dreaptă. Motorul din dreapta era încă în mișcare, iar suflul motorului a proiectat-o pe reclamantă prin aer mai mulți metri. De atunci, suferă de tulburări de somn și de concentrare, schimbări de dispoziție, crize de plâns intempestive, oboseală severă și balbism. A fost **[OR 3]** diagnosticată o tulburare posttraumatică, motiv pentru care reclamanta urmează un tratament medical.

[3] 2. Argumentele și concluziile părților:

[4] Reclamanta solicită despăgubirea cheltuielilor în cuantum de 4 353,60 euro, efectuate de ea pentru refacerea sănătății și despăgubiri pentru prejudiciul moral în cuantum de 2 500 de euro. De asemenea, aceasta solicită Curții să constate răspunderea pârâtei pentru prejudiciile viitoare. Ea a considerat mai întâi că răspunderea pârâtei decurgea în mod direct din articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal (denumită în continuare „convenția”). În orice caz, pârâta ar răspunde în temeiul dreptului austriac aplicabil cu titlu supletiv.

[5] Pârâta consideră că articolul 17 alineatul (1) din convenție include numai vătămări corporale propriu-zise, iar nu afecțiuni pur psihice. În temeiul articolului 29 din convenție, recurgerea la legislația națională este exclusă; aceasta fiind înlocuită de convenție.

- [6] 3. Procedura desfășurată până în prezent:
- [7] [omissis] [procedura în fața instanței de prim grad]
- [8] Instanța de prim grad a admis cererea [omissis] formulată de reclamantă. Într-adevăr, articolul 17 alineatul (1) nu ar fi aplicabil, întrucât această dispoziție nu prevede decât o răspundere pentru vătămările corporale. Cu toate acestea, potrivit dreptului austriac, care prevede despăgubiri și pentru prejudiciile pur psihice, pârâta este răspunzătoare în cazul în care – precum în speță – acestea prezintă un nivel patologic. **[OR 4]**
- [9] Pârâta a declarat apel împotriva acestei decizii. [omissis]
- [10] Instanța de apel a respins cererea reclamantei. Acesta a aderat la opinia instanței de prim grad, potrivit căreia articolul 17 alineatul (1) din convenție nu include afecțiunile pur psihice. Prin urmare, s-ar ridica întrebarea dacă reclamanta își poate întemeia pretenția pe dreptul austriac, aplicabil în temeiul normelor privind conflictul de legi. Acest drept ar prevedea un drept la despăgubire și în cazul unei afecțiuni pur psihice, cu alte cuvinte atunci când aceasta atinge un nivel patologic, așadar atunci când necesită tratament medical sau, cel puțin, poate fi diagnosticat. Cu toate acestea, potrivit articolului 29 din convenție, dreptul austriac ar fi eliminat de dispozițiile acestei convenții. În ceea ce privește prejudiciile aduse persoanelor, articolul 17 alineatul (1) din convenție ar prevedea un drept la repararea prejudiciului numai în cazul vătămărilor corporale în sens strict. Acest regim ar fi exhaustiv; utilizarea dreptului național nu ar fi permisă.
- [11] Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) trebuie să se pronunțe cu privire la recursul reclamantei împotriva acestei hotărâri. Aceasta din urmă consideră că „soluția înlăturării” aflată la baza acestei hotărâri nu poate fi reținută. Dimpotrivă, ar trebui reținută „soluția-cadru”. Potrivit acestei din urmă soluții, ar putea exista drepturi în temeiul dreptului național în plus față de cele prevăzute de convenție, acestea fiind doar supuse condițiilor și limitărilor convenției. În urma recursului, revine Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) sarcina de a verifica temeinicia deciziei atacate, în conformitate cu toate orientările. Prin urmare, îi revine de asemenea sarcina de a stabili dacă articolul 17 alineatul (1) din convenție prevede în mod efectiv **[OR 5]** că afecțiunile pur psihice nu dau naștere unui drept la repararea prejudiciului.
- [12] 4. Temeiuri juridice:
- [13] 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). Aplicabilitatea acestei convenții rezultă din faptul că locul de plecare și locul de destinație al zborului sunt situate în state părți la convenție diferite (Regatul Unit,

Austria), astfel încât există o operațiune de transport internațional în sensul articolului 1 din convenție.

[14] 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, aceasta face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, motiv pentru care Curtea de Justiție este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea sa [*omissis*].

[15] 4.3. Este contestată interpretarea următoarelor dispoziții din Convenția de la Montreal:

Articolul 17 alineatul (1) din convenție:

„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.”

Articolul 29 din convenție:

„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, 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 [OR 6] convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.”

[16] 4.4. Potrivit dreptului austriac, atunci când celelalte condiții sunt îndeplinite, autorul prejudiciului este de asemenea răspunzător pentru consecințele unor afecțiuni pur psihice în cazul în care acestea prezintă un nivel patologic, așadar necesită tratament [*omissis*]. Aceasta este, în special, situația în ceea ce privește o tulburare posttraumatică care necesită tratament [*omissis*]. În acest caz, potrivit principiilor generale, autorul prejudiciului este obligat să repare atât prejudiciile materiale (în special, cheltuielile pentru refacerea sănătății), cât și să plătească daune morale adecvate pentru repararea prejudiciului moral.

[17] 5. Cu privire la prima întrebare preliminară:

[18] 5.1. Articolul 17 alineatul (1) din convenție prevede (în versiunea germană) repararea prejudiciului cauzat de decesul sau de „vătămarea corporală [Körperverletzung]” a unui călător. Aceste „vătămări corporale” sunt denumite, în versiunile autentice ale convenției (accesibile instanței de judecată), „*bodily injury*”, „*lésion corporelle*” și „*lesión corporal*”. Prima

întrebare urmărește să se stabilească dacă această noțiune acoperă de asemenea afecțiunile psihice care, deși au un nivel patologic, nu sunt consecința unei leziuni a corpului în sens strict.

[19] 5.2. Articolul 17 alineatul (1) din convenție este, în esență, identic – în măsura în care este relevant în speță – cu articolul 17 din *Convenția de la Varșovia pentru unificarea normelor referitoare la transportul aerian internațional* (denumită în continuare „Convenția de la Varșovia”). [OR 7]

[20] (a) Desigur, acest lucru nu reiese din versiunea germană (neautentică) a articolului 17 din Convenția de la Varșovia, care are următorul cuprins:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat. [Transportatorul e răspunzător de dauna suferită în caz de moarte, de rănire sau de orice altă leziune corporală suferită de un călător, când accidentul ce a cauzat dauna s-a produs pe bordul aeronavei sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare și de debarcare.]”

[21] Referirea la „gesundheitlich geschädigt [prejudiciu adus sănătății]” sugerează că articolul 17 din Convenția de la Varșovia viza, pe lângă „vătămări corporale” în sens strict, și alte „prejudicii aduse sănătății”, putându-se înțelege că acestea includ de asemenea prejudiciile pur psihice care prezintă un nivel patologic. Pe această bază, în doctrina în limba germană se arată că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, care se referă doar la vătămările corporale, este formulat într-un mod mult mai restrictiv, ceea ce permite să se concluzioneze că prejudiciile pur psihice nu fac obiectul reparațiilor [omissis].

[22] (b) Cu toate acestea, acest raționament nu ține seama de faptul că versiunile autentice ale articolului 17 din Convenția de la Varșovia nu indică faptul că un prejudiciu care depășește o „*bodily injury*” [„vătămare corporală”] („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”) ar putea fi reparat. Dimpotrivă, această dispoziție menționa, drept o altă cauză de răspundere, „*wounding*” [„rănire”] („*blessure*”, „*herida*”) pasagerului. Această noțiune era în mod evident mai restrictivă decât noțiunea „*bodily injury*” („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”), fiind, așadar, inclusă în sfera acesteia. Nu este clar motivul pentru care versiunea germană neautentică a articolului 17 din Convenția de la Varșovia a renunțat la traducerea termenului [OR 8] „*wounding*” și a introdus, pe lângă „vătămarea corporală”, noțiunea mai largă de „prejudicii aduse sănătății”.

[23] (c) Articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal se distinge, așadar, de versiunile autentice ale articolului 17 din Convenția de la Varșovia numai prin eliminarea termenului „*wounding*”. Dar această

- eliminarea nu a restrâns domeniul de aplicare al acestei dispoziții. Astfel, termenul „*wounding*” din cuprinsul articolului 17 din Convenția de la Varșovia trebuia să fie interpretat ca un caz particular al „*bodily injury*” și, așadar, în realitate, superfluu; dispariția sa nu determină, așadar, o schimbare a semnificației. Prin urmare, contrar opiniei susținute de doctrină (litera [a] de mai sus), din comparația versiunilor în limba germană ale articolului 17 din Convenția de la Varșovia și articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, nu se poate deduce în niciun caz o limitare a domeniului de aplicare al articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal [mai multe informații cu privire la geneza articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, la punctul 5.4 de mai jos].
- [24] 5.3. Jurisprudența *common law* și cea mai mare parte a doctrinei de limbă germană pledează în favoarea unei interpretări stricte.
- [25] (a) Ținând seama – astfel cum s-a arătat – de modul de redactare, în esență, neschimbat, pentru interpretarea articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal este posibil să se recurgă, în principiu, la jurisprudența referitoare la articolul 17 din Convenția de la Varșovia. Pe baza Deciziei US Supreme Court în cauza *Eastern Airlines, Inc. împotriva Floyd* pronunțate la 17 ianuarie 1991 [*omissis*], aceasta consideră că noțiunea de „vătămare corporală” nu acoperă prejudiciile pur psihice – așadar, cele care nu sunt consecința unei vătămări corporale în sens strict [*omissis*] [OR 9] [*omissis*]. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește tulburările posttraumatice care nu au efecte fizice [*omissis*].
- [26] (b) Deși aceste decizii provin practic exclusiv din sistemul *common law*, acestea sunt urmate și de cea mai mare parte a doctrinei de limbă germană. Aceasta consideră de asemenea că, potrivit articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, prejudiciile pur psihice nu necesită reparații [*omissis*]. Această apreciere se întemeiază, mai întâi, pe modul de redactare a acestei dispoziții și pe presupusa sa limitare față de articolul 17 din Convenția de la Varșovia, prin eliminarea noțiunii de „prejudicii aduse sănătății” (referitor la acest aspect, a se vedea punctul 5.2 de mai sus). În schimb, alți autori admit răspunderea pentru afecțiuni pur psihice, atunci când acest lucru este prevăzut de dreptul național [*omissis*].
- [27] 5.4. Teza potrivit căreia articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal nu acoperă afecțiunile pur psihice nu este, în orice caz, obligatorie.
- [28] (a) Aceasta rezultă, mai întâi, dintr-o lectură mai atentă a genezei articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal [*omissis*]. În proiectul preliminar de convenție era prevăzut [OR 10] ca dispoziția privind răspunderea să includă de asemenea noțiunea de „*mental injury*”. Referitor la acest aspect, în cadrul conferinței diplomatice nu s-a ajuns la un consens. Cu toate acestea, Conferința a constatat că noțiunea de „*bodily injury*” a fost inclusă în convenție

„on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air [...]” [omissis]

- [29] Prin urmare, conferința a lăsat, în realitate, deschisă problema; în definitiv, interpretarea noțiunii de „*bodily injury*” a fost lăsată în sarcina jurisprudenței [omissis]. Geneza reglementării nu se opune, așadar, unei accepțiuni mai largi a noțiunii de „vătămare corporală”. Pe de altă parte, din considerațiile conferinței diplomatice nu se poate deduce că această problemă ar trebui apreciată din perspectiva dreptului (altfel) aplicabil [omissis]. Dreptul unitar trebuie, în principiu, să facă obiectul unei interpretări uniforme; trimiterea la dreptul național nu poate fi admisă în cazul existenței unor îndoieli.
- [30] (b) Și în ceea ce privește articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, se admite că daunele psihice care se manifestă și fizic pot fi eligibile pentru despăgubire. Această situație este necontestată în ceea ce privește daunele corporale subsecvente ([omissis] accidente vasculare cerebrale, nașteri premature sau ulcere stomacale ca urmare a unei tulburări posttraumatice). Însă, în plus, se poate susține de asemenea că, în calitate de manifestare fizică, sunt suficiente simptomele afecțiunii psihice, care demonstrează nivelul patologic al acesteia; așadar, [OR 11] în speță, tulburările de somn și de concentrare, crizele de plâns intempestive, oboseala severă și balbismul reclamantei. Potrivit acestei teze, determinantă nu este amploarea simptomelor fizice, ci dovada adusă (de asemenea) de faptul că pretinsa afecțiune psihică nu este pur și simplu simulată, ci este reală și are un nivel patologic [omissis].
- [31] (c) Tot în favoarea unei interpretări în sens larg pledează și faptul că, chiar în cazul unor tulburări (aparent) pur „psihice”, metabolismul anumitor neurotransmițători este modificat [omissis], așadar în măsura în care – făcând abstracție de simptomele menționate anterior – există de asemenea efecte fizice în sens strict cauzate de accident. În ceea ce privește tulburările posttraumatice, acest lucru a fost demonstrat într-un studiu recent [omissis]. Delimitarea dintre daunele corporale în sens strict și afecțiunile psihice de nivel patologic pierde astfel orice justificare obiectivă. Și această împrejurare pledează în favoarea aplicării articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal de asemenea în privința afecțiunilor psihice de nivel patologic (în mod cert prezente în speță).
- [32] (d) Dreptul la despăgubire conferit de prejudiciile psihice nu ar trebui să depindă de aspectul dacă se produc izolat sau ca o consecință – fie și una [OR 12] doar minoră – a unei vătămări corporale în sens strict, care a determinat de asemenea dureri fizice [omissis]. Acest din urmă aspect nu a fost invocat de reclamantă în speță, astfel încât trebuie să se considere că nu

a suferit o asemenea vătămare. Or, potrivit instanței de trimitere, nu se poate justifica o diferență esențială în funcție de aspectul dacă, cu ocazia accidentului, a suferit de asemenea o vătămare corporală (ușoară) în sens strict sau dacă, din acest punct de vedere, a scăpat nevătămată ca urmare a unei întâmplări norocoase. Determinante pentru pretenția sa sunt consecințele psihologice ale accidentului, care se manifestă fizic și a căror cauză, în orice caz, se află în sfera pârâtei.

5.5. Pe baza acestor considerații, instanța de trimitere tinde să adopte o interpretare în sens larg a articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal. Tulburările psihice (obiectivate) de nivel patologic ar trebui de asemenea considerate ca fiind o vătămare corporală în sensul articolului 17 alineatul (1) din această convenție. Însă, fără îndoială, și teza contrară poate fi susținută. Prin urmare, se solicită Curții de Justiție clarificarea acestei probleme.

[34] 6. Cu privire la a doua întrebare preliminară:

[35] 6.1. În ipoteza în care articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal nu include afecțiunile pur psihice, se ridică problema dacă un drept la repararea prejudiciului poate fi conferit în temeiul dreptului național aplicabil. În această privință, aplicabilitatea dreptului austriac nu este contestată de părți; ea rezultă (în lipsa posibilității alegerii legii aplicabile afirmate) din articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul Roma II coroborat cu articolul 23 alineatul (1) din acest regulament (reședința obișnuită a celor două părți în Austria) sau din articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul Roma I (reședința obișnuită a reclamantei și locul de destinație în Austria).

[36] 6.2. În temeiul dreptului austriac, acest drept ar fi întemeiat. Cu toate acestea, articolul 29 din Convenția de la Montreal prevede că „[î]n [OR 13] transportul de pasageri [...], orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție [...] sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție”. Doctrina de limbă germană cuprinde două teze cu privire la această reglementare. Potrivit „soluției îndepărtării”, articolul 29 exclude *a priori* cererile de despăgubire întemeiate pe alte temeuri juridice [*omissis*]; potrivit „soluției-cadru”, drepturile conferite în temeiul convenției coexistă cu cele conferite în temeiul dreptului național; desigur, acestea din urmă sunt supuse „condițiilor și limitele” prevăzute de convenție, însă nu sunt în principiu excluse [*omissis*].

[37] 6.3. Presupunând că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal reglementează în mod exhaustiv răspunderea pentru daune aduse persoanelor ca urmare a unor accidente survenite cu ocazia exploatării aeronavei, nici „soluția-cadru” nu determină aplicarea dreptului național (în cazul unui răspuns negativ la prima întrebare preliminară). Astfel, în acest caz, una dintre „condițiile” răspunderii prevăzute de convenție, și anume

existența unei vătămări corporale în sens strict, nu ar fi îndeplinită. Prin urmare, dreptul național nu ar putea fi aplicat decât în ipoteza în care convenția ar trebui interpretată în sensul că exclude de la bun început prejudiciile rezultate din afecțiuni pur psihice. Aceasta este, în mod evident, teza reclamantei. Aceasta se află de asemenea la originea tezei potrivit căreia tulburările psihice de nivel patologic trebuie reparate atunci când intră sub incidența noțiunii de „vătămare” prevăzută de dreptul național aplicabil [OR 14] [omissis].

[38] 6.4. Totuși, această teză ar prezenta inconvenientul de a face ca întinderea răspunderii pentru vătămarile corporale cauzate de un accident în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal să depindă de conținutul dreptului național aplicabil. Acest lucru ar fi contrar obiectivului convenției, de a crea un cadru al răspunderii unic. În plus, premisa potrivit căreia convenția nu acoperă *a priori* consecințele pur psihice ale accidentelor este discutabilă. Astfel, în cazul unui răspuns negativ la prima întrebare preliminară, articolul 17 alineatul (1) din convenție poate fi în mod cert înțeles în sensul că daunele aduse persoanelor ca urmare a unui accident trebuie să fie despăgubite numai în cazul în care determină decesul sau o vătămare corporală în sens strict.

[39] 6.5. Aceste considerații se opun admiterii unei acțiuni în temeiul dreptului național privind repararea prejudiciului în cazul în care articolul 17 alineatul (1) din convenție nu prevede un asemenea drept. Dat fiind însă că o altă interpretare a articolului 29 din convenție nu este complet exclusă, se solicită de asemenea Curții de Justiție clarificarea acestui aspect.

[40] 7. Suspendarea procedurii:

[omissis]