



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

20 octombrie 2022*

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Convenția de la Montreal – Articolul 17 alineatul (1) – Responsabilitatea operatorilor de transport aerian în caz de deces sau de vătămare corporală suferită de un pasager – Noțiunea de «vătămare corporală» – Tulburare de stres post-traumatic suferită de o pasageră cu ocazia evacuării de urgență a unei aeronave”

În cauza C-111/21,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), prin decizia din 28 ianuarie 2021, primită de Curte la 25 februarie 2021, în procedura

BT

împotriva

Laudamotion GmbH,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe, președintă de cameră, și domnii M. Safjan, N. Piçarra (raportor), N. Jääskinen și M. Gavalec, judecători,

avocat general: domnul J. Richard de la Tour,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru BT, de D. Heine, Rechtsanwalt;
- pentru Laudamotion GmbH, de C. Peitsch, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul german, de J. Möller, J. Heitz și M. Hellmann, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de G. Braun, K. Simonsson și G. Wilms, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 24 martie 2022,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 17 alineatul (1) și a articolului 29 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 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montreal”), care a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între BT, pe de o parte, și Laudamotion GmbH, un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu o cerere în reparație formulată de BT ca urmare a unei tulburări de stres post-traumatic suferite cu ocazia unei evacuări de urgență a aeronavei care trebuia să o transporte.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Considerentele al doilea, al treilea și al cincilea ale Convenției de la Montreal au următorul cuprins:

„[Statele părți recunosc] necesitatea modernizării și refacerii [Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929 (denumită în continuare «Convenția de la Varșovia»)] și a instrumentelor conexe,

[Statele părți recunosc] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației,

[...]

[...] adoptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor.”

- 4 Articolul 17 din această convenție, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor”, prevede la alineatul (1):
„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.”

5 Potrivit articolului 29 din convenția menționată, intitulat „Temeiul solicitării despăgubirilor”:

„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 convenție [...]”

Dreptul Uniunii

6 Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO 2002, L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), prevede:

„Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montreal.”

7 Articolul 3 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Răspunderea unui operator de transport aerian [din Uniune] cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

8 La 1 martie 2019, BT s-a îmbarcat pe un zbor efectuat de Laudamotion între Londra (Regatul Unit) și Viena (Austria).

9 La decolare, motorul din stânga al aeronavei care trebuia să efectueze acest zbor a explodat, determinând evacuarea pasagerilor. BT a părăsit această aeronavă utilizând o ieșire de urgență și a fost proiectată mai mulți metri în aer de suflul motorului din dreapta care era încă pornit. De atunci, i-a fost diagnosticată o tulburare de stres post-traumatic, pentru care urmează un tratament medical.

10 BT a sesizat Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria) cu o acțiune împotriva Laudamotion având ca obiect constatarea răspunderii acesteia, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, precum și plata sumelor de 4 353,60 euro, cu titlu de cheltuieli medicale efectuate, și de 2 500 de euro, cu titlu de daune interese, pentru prejudiciu moral, majorate cu costuri și cu cheltuieli de judecată. Ea a subliniat că, în orice caz, răspunderea Laudamotion este angajată în temeiul dreptului austriac, aplicabil în mod complementar.

11 În apărare, Laudamotion a susținut că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal acoperă numai vătămarile corporale în sens strict, iar nu tulburările pur psihice, și a adăugat că dreptul austriac nu este aplicabil litigiului principal, în temeiul articolului 29 din această convenție.

12 Prin hotărârea din 12 noiembrie 2019, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) a admis acțiunea. Această instanță a considerat că litigiul principal nu intra sub incidența articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, întrucât această dispoziție nu

prevede răspunderea operatorului de transport aerian decât pentru vătămări corporale. Ea a statuat totuși că răspunderea Laudamotion era angajată în temeiul dreptului austriac, care prevede daune interese pentru un prejudiciu pur psihic în cazul în care acesta atinge un nivel patologic.

- 13 Sesizat cu apel de Laudamotion, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), a infirmat, prin hotărârea din 7 aprilie 2020, hotărârea în primă instanță și a respins acțiunea în despăgubire. Această instanță a considerat nu numai, la fel ca Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat), că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal nu se aplică în cazul vătămarilor necorporale, ci și că articolul 29 din această convenție exclude aplicarea dreptului austriac.
- 14 BT a sesizat atunci Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), instanța de trimitere, cu recurs împotriva acestei hotărâri.
- 15 Această instanță are îndoieli cu privire la aspectul dacă noțiunea „vătămare corporală”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, acoperă și tulburările pur psihice și dacă, în cazul unui răspuns negativ, o acțiune în despăgubire întemeiată pe dreptul național este exclusă în temeiul articolului 29 din această convenție.
- 16 În aceste condiții, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
 - „1) O afecțiune psihică a unui pasager, cauzată de un accident și care ajunge să prezinte un nivel patologic, constituie o «vătămare corporală» în sensul articolului 17 alineatul (1) din [Convenția de la Montreal]?
 - 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?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 17 Această întrebare trebuie înțeleasă în sensul că urmărește să se stabilească în esență dacă articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că o vătămare psihică ce atinge un nivel patologic, cauzată unui pasager printr-un „accident”, în sensul acestei dispoziții, trebuie să fie despăgubită în conformitate cu dispoziția menționată.
- 18 Trebuie amintit de la bun început că, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97, răspunderea operatorilor de transport aerian ai Uniunii cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal referitoare la această răspundere.
- 19 Potrivit articolului 17 alineatul (1) din această convenție, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau a 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.

- 20 Noțiunea de „vătămare corporală” vizată de această dispoziție nu este însă definită nici în Convenția de la Montreal, nici în Regulamentul nr. 2027/97, al cărui articol 2 alineatul (2) prevede că noțiunile conținute în acest regulament care nu sunt definite la alineatul (1) al acestui articol sunt echivalente cu cele utilizate în această convenție.
- 21 Această noțiune trebuie să primească, având în vedere în special obiectul Convenției de la Montreal, care este de a unifica anumite norme referitoare la transportul aerian internațional, o interpretare uniformă și autonomă pentru Uniune și pentru statele sale membre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 21). Astfel, trebuie să se țină seama nu de diversele sensuri care pot fi date noțiunii menționate în dreptul intern al statelor membre, ci de normele de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru Uniune (a se vedea prin analogie Hotărârea din 19 decembrie 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 32 și jurisprudența citată).
- 22 În această privință, articolul 31 din Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor din 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331), care reflectă dreptul internațional cutumiar și ale cărui dispoziții fac parte din ordinea juridică a Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 februarie 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, punctul 58 și jurisprudența citată), precizează că un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 31 și jurisprudența citată). Pe de altă parte, articolul 32 din această convenție prevede că se poate recurge la mijloace suplimentare de interpretare, în special la lucrările pregătitoare ale tratatului în cauză și la împrejurările în care a fost încheiat.
- 23 În ceea ce privește sensul obișnuit al noțiunii de „vătămare corporală” prevăzută la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, este necesar să se sublinieze, precum domnul avocat general la punctul 25 din concluzii, că termenul „vătămare” desemnează modificarea unui organ, a unui țesut sau a unei celule, din cauza unei boli sau a unui accident, în timp ce termenul „corporală” face trimitere la partea materială a unei ființe, și anume corpul uman.
- 24 Or, deși noțiunea „vătămare corporală”, în sensul său obișnuit, nu poate fi interpretată în sensul că exclude o vătămare psihică legată de o astfel de vătămare corporală, situația este diferită în ceea ce privește, precum în speță, astfel cum reiese din dosarul de care dispune Curtea, o leziune psihică dovedită din punct de vedere medical, care nu prezintă nicio legătură cu o vătămare corporală, în sensul obișnuit al acestei noțiuni. Astfel, o asemenea interpretare ar echivala cu estomparea distincției dintre vătămare corporală și vătămare psihică.
- 25 Cu toate acestea, faptul că noțiunea „vătămare corporală” a fost reținută în textul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal nu presupune în mod necesar că autorii acestei convenții au intenționat să excludă, în caz de „accident”, în sensul acestei dispoziții, răspunderea operatorilor de transport aerian atunci când acest accident a cauzat vătămări psihice unui pasager care nu sunt legate de nicio vătămare corporală având aceeași cauză.
- 26 În ceea ce privește lucrările pregătitoare care au condus la adoptarea convenției menționate, din acestea reiese, desigur, că niciuna dintre propunerile prin care se urmărește includerea expresă a noțiunii „vătămare psihică” în textul Convenției de la Montreal nu a avut succes. Cu toate acestea, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 41 din concluzii, reiese de asemenea din aceste lucrări că noțiunea de „vătămare corporală” a fost reținută „pe baza faptului că, în anumite

- state, despăgubirile pentru vătămări psihice sunt recuperabile în anumite condiții, că jurisprudența evoluează în acest domeniu și că nu există intenția de a interfera cu această evoluție, care depinde de jurisprudența din alte domenii decât transportul aerian internațional” (procesul-verbal al celei de a 6-a reuniuni a comisiei plenare din 27 mai 1999, *Conferința internațională de drept aerian*, Montreal, 10-28 mai 1999, vol. I, Procese-verbale, p. 243).
- 27 În ceea ce privește, pe de altă parte, obiectivele Convenției de la Montreal, trebuie amintit că printre acestea figurează, potrivit celui de al doilea și celui de al treilea considerent al acestei convenții, pe lângă modernizarea și reformarea Convenției de la Varșovia, obiectivul de a asigura „protecți[a] intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, în special în caz de accident, prin intermediul unui regim de răspundere obiectivă a operatorilor de transport aerian. Or, necesitatea unei despăgubiri echitabile, care impune de asemenea asigurarea egalității de tratament a pasagerilor care au suferit vătămări, fizice sau psihice, de aceeași gravitate ca urmare a aceluiași accident, ar fi repusă în discuție dacă articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal ar fi interpretat în sensul că exclude repararea vătămarilor psihice cauzate de un astfel de accident atunci când nu sunt legate de nicio vătămare corporală.
- 28 Astfel, situația unui pasager care a suferit o vătămare psihică drept urmare a unui accident se poate dovedi comparabilă, în funcție de gravitatea prejudiciului rezultat, cu cea a unui pasager care a suferit o vătămare corporală.
- 29 În consecință, trebuie să se considere că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal permite despăgubirea pentru o vătămare psihică cauzată de un „accident”, în sensul acestei dispoziții, care nu este legată de o „vătămare corporală”, în sensul dispoziției menționate.
- 30 Cu toate acestea, necesitatea unei despăgubiri echitabile trebuie să fie conciliată, așa cum rezultă din al cincilea considerent al Convenției de la Montreal, cu necesitatea de a păstra un „echilibru echitabil al intereselor” între operatorii de transport aerian și pasageri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 36, și Hotărârea din 12 mai 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, punctul 36).
- 31 Astfel, răspunderea operatorului de transport aerian nu poate fi angajată, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, decât dacă pasagerul vătămat demonstrează corespunzător cerințelor legale, în special prin intermediul unei expertize medicale și al unor documente justificative privind tratamentele medicale, existența unei atingeri aduse integrității sale psihice, suferită ca urmare a unui „accident”, în sensul acestei dispoziții, de o așa gravitate sau intensitate încât îi afectează starea sa generală de sănătate, ținând seama în special de efectele sale psihosomate, și că aceasta nu se poate estompa fără tratament medical.
- 32 Această interpretare permite atât pasagerilor vătămați să fie despăgubiți în mod echitabil, în conformitate cu principiul reparației, cât și operatorilor de transport aerian să se protejeze împotriva unor cereri în reparație frauduloase care le impun o sarcină de reparare foarte împovărătoare, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită și chiar să blocheze activitatea lor economică (a se vedea prin analogie Hotărârea din 19 decembrie 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 40).
- 33 Având în vedere motivele care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că o vătămare psihică cauzată unui pasager de un „accident”, în sensul acestei dispoziții, care nu este legată de o

„vătămare corporală”, în sensul dispoziției menționate, trebuie să fie despăgubită în același mod ca o astfel de vătămare corporală, în măsura în care pasagerul vătămat demonstrează existența unei atingeri aduse integrității sale psihice, de o așa gravitate sau intensitate încât îi afectează starea sa generală de sănătate, și că aceasta nu se poate estompa fără tratament medical.

Cu privire la a doua întrebare

- 34 Ținând seama de faptul că a doua întrebare a fost adresată de instanța de trimitere numai în cazul unui răspuns negativ la prima întrebare și că aceasta a făcut obiectul unui răspuns afirmativ, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 35 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

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

o vătămare psihică cauzată unui pasager de un „accident”, în sensul acestei dispoziții, care nu este legată de o „vătămare corporală”, în sensul dispoziției menționate, trebuie să fie despăgubită în același mod ca o astfel de vătămare corporală, în măsura în care pasagerul vătămat demonstrează existența unei atingeri aduse integrității sale psihice, de o așa gravitate sau intensitate încât îi afectează starea sa generală de sănătate, și că aceasta nu se poate estompa fără tratament medical.

Semnături