HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

5 iunie 2025*

„Trimitere preliminară – Transport aerian internațional – Convenția de la Montreal – Răspunderea transportatorilor aerieni – Articolul 19 – Prejudiciu rezultat din întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri – Articolul 31 alineatul (2) – Termenul de înregistrare a reclamațiilor – Reclamație înainte de data la care bagajele în cauză au fost puse la dispoziția destinatarului lor”

În cauza C-292/24,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main, Germania), prin decizia din 2 ianuarie 2024, primită de Curte la 25 aprilie 2024, în procedura

AD

împotriva

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul S. Rodin (raportor), președinte de cameră, domnul N. Piçarra și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru AD, de M. Hotes, Rechtsanwalt;

– pentru Comisia Europeană, de G. von Rintelen și N. Yerrell, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

* Limba de procedură: germana.

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 31 alineatul (2) a doua teză 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 AD, un pasager aerian, pe de o parte, și Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (denumită în continuare „Iberia”), o companie aeriană, pe de altă parte, în legătură cu răspunderea acesteia din urmă pentru prejudiciul rezultat din întârzierea în transportul aerian al bagajelor lui AD și al persoanelor care călătoreau împreună cu acesta.

Cadrul juridic

Convenția de la Montreal

3 Potrivit celui de al treilea considerent al Convenției de la Montreal, statele părți la aceasta recunosc „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”.

4 Al cincilea considerent al convenției menționate precizează că „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”.

5 Articolul 19 din Convenția de la Montreal, intitulat „Întârziere”, prevede:

„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.”

6 Articolul 31 din această convenție, intitulat „Termenul de înregistrare a reclamațiilor”, prevede:

„(1) Primirea fără reclamație a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor de către destinatar constituie, până la proba contrară, dovada că acestea au fost predate în stare bună și în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile consemnate în celelalte mijloace menționate la articolul 3 alineatul (2) și în articolul 4 alineatul (2).

(2) În caz de deteriorare, destinatarul trebuie să adreseze transportatorului o reclamație imediat după descoperirea deteriorării și cel mai târziu în termen de șapte zile pentru bagajele înregistrate și de paisprezece zile pentru mărfuri de la data recepției lor. În caz de întârziere, reclamația trebuie

să fie făcută cel târziu în termen de douăzeci și una de zile de la data la care bagajul sau mărfurile au fost puse la dispoziția sa.

(3) Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și predată sau expediată în termenul prevăzut pentru această reclamație.

(4) În lipsa unei reclamații în termenele prevăzute, orice acțiuni contra transportatorului sunt inadmisibile, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia."

Dreptul Uniunii

7 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 referitor la răspunderea operatorilor de transport aerian în ceea ce privește transportul aerian de pasageri și bagajele 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) „[r]ăspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere".

Litigiul principal și întrebarea preliminară

8 La 15 decembrie 2021, AD și alte două persoane au efectuat un zbor, rezervat la Iberia, de la Frankfurt pe Main (Germania) la Panama (Panama) cu o escală la Madrid (Spania). Întrucât bagajele lor nu au ajuns în Panama la timp, AD a declarat în aceeași zi lipsa acestor bagaje și a contactat telefonic serviciul de căutare a bagajelor al Iberia.

9 Ca urmare a acestei situații, AD și persoanele care călătoreau cu acesta au amânat continuarea călătoriei, iar AD a indicat, într-un formular de contact al Iberia, că dorea să fie contactat personal de această companie cel târziu la 18 decembrie 2021, în caz contrar urmând să cumpere echipamente de înlocuire și să-și continue călătoria. În absența unui răspuns din partea Iberia, aceștia au achiziționat echipamentele de înlocuire. Numai după cumpărarea acestora, la 20 decembrie 2021, bagajele menționate au fost livrate în Panama City.

10 Printr-o acțiune introdusă la Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Districtual din Frankfurt pe Main, Germania), AD a solicitat companiei Iberia, în temeiul propriilor drepturi, precum și al celor care i-au fost cedate de persoanele care călătoreau împreună cu el, rambursarea costului echipamentelor de înlocuire menționate, a cheltuielilor de deplasare și a prețului biletelor pentru un zbor de înlocuire.

11 Prin hotărârea din 30 ianuarie 2023, această instanță a respins acțiunea pentru motivul că termenul de formulare a reclamației prevăzut la articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal nu fusese respectat și că nici excepția prevăzută la articolul 31 alineatul (4) din această convenție nu era aplicabilă.

12 AD a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main, Germania), care este instanța de trimitere.

13 AD apreciază că declarația sa prin care cerea companiei Iberia să-l contacteze cel târziu la 18 decembrie 2021 a constituit o reclamație anticipată prin care Iberia era informată în mod corespunzător cu privire la iminența unui prejudiciu și care respecta termenul prevăzut la articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal. Dat fiind că Iberia știa că AD nu fusese contactat personal în termenul stabilit de acesta din urmă și că, la acea dată, bagajele în cauză nu fuseseră predate, aceasta ar fi avut deja cunoștință de producerea unui prejudiciu în sensul acestei dispoziții la data menționată. Prin urmare, nu ar fi fost necesară stabilirea unui nou termen după predarea acestor bagaje.

14 Iberia consideră, în schimb, că numai după predarea bagajelor menționate poate fi apreciată în mod real producerea unui prejudiciu.

15 În aceste condiții, Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal prevede un termen de decădere absolut și trebuie interpretat în mod necesar în sensul că reclamația trebuie să fie făcută în termen de 21 de zile de la data primirii bagajelor sau aceasta poate fi făcută înainte de restituirea bagajelor?”

Cu privire la întrebarea preliminară

16 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că o reclamație ca urmare a unei întârzieri în transportul bagajelor trebuie neapărat să fie efectuată în termen de 21 de zile de la data la care bagajele în cauză au fost puse la dispoziția destinatarului lor sau că această reclamație poate fi efectuată înaintea acestei date.

17 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 889/2002, răspunderea unui operator de transport aerian al Uniunii Europene cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal referitoare la o astfel de răspundere.

18 În consecință, de la data intrării în vigoare a Convenției de la Montreal în ceea ce privește Uniunea, și anume 28 iunie 2004, dispozițiile acestei convenții fac parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, iar Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea sa (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 22 și 23, precum și jurisprudența citată).

19 În ceea ce privește o astfel de interpretare, 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, 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 (Hotărârea din 20 octombrie 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, punctul 22 și jurisprudența citată).

20 În această privință, reiese, mai întâi, din termenii articolului 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal că, în caz de întârziere în primirea bagajelor sau a mărfurilor, destinatarul acestora este obligat să comunice transportatorului reclamația sa cel târziu în termen de 21 de zile de la data la care bagajul sau mărfurile în cauză au fost puse la dispoziția sa.

21 Deși această dispoziție stabilește un termen de decădere de 21 de zile de la data punerii la dispoziție a bagajelor pentru a face o astfel de reclamație, ea stabilește numai ultima zi a termenului la expirarea căruia nu mai este posibil, în principiu, să se efectueze în mod valabil această reclamație. O interpretare literală a textului acestei dispoziții sugerează că reclamația menționată poate fi efectuată în orice moment între constatarea unei întârzieri în livrarea bagajelor sau a mărfurilor și expirarea acestui termen și, așadar, chiar înainte de această dată.

22 În aceste condiții, este necesar să se constate că, deși articolul 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal nu prevede în mod explicit posibilitatea de a efectua o reclamație înainte de data punerii la dispoziție a bagajelor în cauză, această dispoziție poate fi interpretată în sensul că o reclamație în temeiul acesteia poate fi efectuată înainte de această dată.

23 În continuare, trebuie să se stabilească dacă această interpretare întemeiată pe modul de redactare a articolului 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal este confirmată de contextul în care se înscrie această dispoziție.

24 În această privință, trebuie, în primul rând, să se constate că articolul 31 alineatul (1) din Convenția de la Montreal prevede că primirea fără reclamație a bagajelor înregistrate de către destinatar constituie, până la proba contrară, dovada că acestea au fost predate în stare bună și în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile consemnate în celelalte mijloace menționate la articolul 3 alineatul (2) din această convenție.

25 Astfel, scopul unei reclamații precum cea în discuție în litigiul principal, adresată unui transportator aerian de către un pasager, este de a informa acest transportator că bagajele înregistrate nu au fost livrate în stare bună și/sau în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile consemnate în celelalte mijloace prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din convenția menționată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punctul 50), în special în ceea ce privește momentul la care trebuia să aibă loc această livrare.

26 În al doilea rând, potrivit articolului 19 prima teză din Convenția de la Montreal, „[t]ransportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri”.

27 Rezultă că articolul 31 alineatul (1) din această convenție, citit în lumina articolului 19 prima teză din convenția menționată, trebuie interpretat în sensul că o reclamație formulată de pasagerul în cauză, precum cea introdusă în cauza principală, urmărește să informeze transportatorul aerian cu privire la existența prejudiciului rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de bagaje sau de mărfuri (a se vedea prin analogie Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punctul 52).

28 Astfel, trebuie să se constate că rezultă de asemenea din contextul în care se înscrie articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal că prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de bagaje trebuie să poată fi semnalat transportatorului aerian din momentul în

care pasagerul în cauză ia cunoștință de această întârziere și cel târziu în termen de 21 de zile de la data la care aceste bagaje vor fi fost puse la dispoziția sa, fără ca acest pasager să trebuiască să aștepte ca bagajele menționate să fie puse la dispoziția sa.

29 Această constatare este, pe de altă parte, confirmată de faptul că, astfel cum reiese din articolul 19 doua teză din Convenția de la Montreal, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia aceste măsuri.

30 Astfel, după cum a arătat în esență instanța de trimitere în cererea de decizie preliminară, comunicarea către transportatorul în cauză a unei reclamații privind o întârziere în transportul de bagaje înainte de data la care bagajele în cauză sunt puse la dispoziția destinatarului lor este de natură să permită acestui transportator să strângă cât mai repede posibil elementele necesare pentru a putea face o asemenea dovadă și pentru a fi astfel exonerat de răspundere în temeiul acestei dispoziții.

31 În sfârșit, interpretarea care figurează la punctul 22 din prezenta hotărâre este de asemenea conformă cu obiectivele urmărite de Convenția de la Montreal. Astfel, statele părți la aceasta, recunoscând, în conformitate cu termenii celui de al treilea considerent al acestei convenții, „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, au decis să prevadă un regim de răspundere obiectivă a transportatorilor aerieni. Un asemenea regim implică, după cum rezultă din al cincilea considerent al convenției, un „echilibru echitabil al intereselor” transportatorilor aerieni și ale pasagerilor [a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 iulie 2023, Austrian Airlines (Primul ajutor la bordul unei aeronave), C-510/21, EU:C:2023:550, punctul 25 și jurisprudența citată].

32 Or, o interpretare a articolului 31 alineatul (2) a doua teză din convenția menționată care exclude posibilitatea pasagerilor în cauză de a efectua o reclamație ca urmare a unei întârzieri în transportul de bagaje înainte de data la care bagajele lor le-au fost puse la dispoziție ar aduce atingere acestui echilibru prin supunerea îndeplinirii formalității de reclamație unei condiții suplimentare care nu este necesară și, de altfel, ar fi contrară intereselor transportatorilor, după cum rezultă din cuprinsul punctului 30 din prezenta hotărâre.

33 Reiese din ceea ce precedă că trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 31 alineatul (2) a doua teză din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că o reclamație din cauza unei întârzieri în transportul bagajelor poate fi efectuată înainte de data la care bagajele în cauză au fost puse la dispoziția destinatarului lor.

Cu privire la cheltuielile de judecată

34 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 opta) declară:

Articolul 31 alineatul (2) a doua teză 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 reclamație din cauza unei întârzieri în transportul bagajelor poate fi efectuată înainte de data la care bagajele în cauză au fost puse la dispoziția destinatarului lor.

Semnături