CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
JÁN MAZÁK
prezentate la 26 ianuarie 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spania) a adresat Curții următoarea întrebare preliminară:

„Limita răspunderii prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montréal la 28 mai 1999, se referă atât la daunele și prejudiciile materiale, cât și la cele morale care rezultă din pierderea bagajelor?”

2. Instanța de trimitere consideră necesar răspunsul Curții la această întrebare pentru a putea să statueze cu privire la o acțiune ce are ca obiect plata unei despăgubiri pentru pierderea valizei domnului Axel Walz și care a fost introdusă de acesta din urmă împotriva companiei aeriene Clickair SA (denumită în continuare „compania Clickair”).

3. Pierderea valizei s-a produs la 4 iunie 2007, cu ocazia unui zbor de la Barcelona la Porto, asigurat de compania Clickair. Domnul Walz a înregistrat valiza pentru acest zbor, dar, la sosirea sa la Porto, bagajele nu i-au fost restituite.

4. Domnul Walz solicită o despăgubire al cărei cuantum total este de 3 200 de euro, din care 2 700 de euro corespund valorii bagajelor pierdute și 500 de euro corespund prejudiciului moral ocazionat de această pierdere. Compania Clickair contestă cuantumul despăgubirii solicitate pentru motivul depășirii limitei răspunderii în caz de pierdere a bagajelor, limită stabilită de articolul 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999 (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”).

5. Întrucât observă că în Convenția de la Montréal nu se face nicio distincție în funcție

1 — Limba originală: franceza.

de tipul de prejudiciu la care se referă răspunderea operatorului de transport, instanța de trimitere pornește de la premisa că limita răspunderii operatorului de transport ar trebui să includă atât prejudiciul moral, cât și prejudiciul material. Cu toate acestea, instanța menționează că sunt posibile mai multe interpretări ale articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal. În special, aceasta se referă la decizia din 2 iulie 2008 a Audiencia Provincial de Barcelona, potrivit căreia limita răspunderii în caz de pierdere a bagajelor stabilită la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal nu includea cumulativ prejudiciul material și pe cel moral; potrivit acestei decizii, prejudiciul material, pe de o parte, ar fi supus unei limite, în timp ce, pe de altă parte, prejudiciul moral ar fi supus unei alte limite, având același cuantum [2].

6. În fața Curții au depus observații scrise reclamantul din acțiunea principală, pârâta din acțiunea principală, precum și Comisia. Pârâta din acțiunea principală a solicitat Curții o ședință, care a avut loc la 10 decembrie 2009, în prezența mandatarilor pârâtei din acțiunea principală, precum și a Comisiei.

2 — În cursul ședinței în fața Curții, mandatarul pârâtei din acțiunea principală a arătat că Audiencia Provincial de Barcelona și-ar fi modificat între timp abordarea în această privință, în sensul că limita răspunderii acoperă atât prejudiciul moral, cât și prejudiciul material.

Cadrul juridic

Convenția de la Montréal

7. Convenția de la Montréal [3] constituie rezultatul Conferinței diplomatice internaționale de drept aerian, care a fost organizată la Montréal între 10 și 28 mai 1999. Convenția a fost semnată de Comunitate la 9 decembrie 1999, în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE, anterior aprobării prin Decizia Consiliului din 5 aprilie 2001 [4]. În ceea ce privește Comunitatea, Convenția a intrat în vigoare la 28 iunie 2004.

8. Din preambulul Convenției de la Montréal rezultă că statele părți au recunoscut „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”.

9. Articolele 17-37 din Convenția de la Montréal constituie capitolul III din aceasta, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”.

3 — Convenția a fost redactată în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind autentice în egală măsură.

4 — JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112. Textul convenției este anexat la această decizie.

10. Răspunderea operatorului de transport în caz de pierdere a bagajelor înregistrate este prevăzută la articolul 17 alineatul (2) din această convenție după cum urmează:

„Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajului înregistrat, cu condiția ca faptul care a provocat distrugerea, pierderea sau avarierea să se fi produs la bordul aeronavei sau în cursul oricărei perioade în care transportatorul avea în grijă bagajul înregistrat. Totuși, transportatorul nu este răspunzător dacă și în măsura în care dauna a survenit datorită unui defect al bagajului, calității sau viciului acestuia. […]”

11. Cu toate acestea, răspunderea operatorului de transport este limitată. Articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal are următorul cuprins:

„La transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1 000 DST pentru fiecare pasager, în afara cazului în care pasagerul, în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar. În acest caz transportatorul va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu va depăși suma declarată, cu excepția cazului în care dovedește că suma este mai mare decât interesul real al pasagerului în livrarea la destinație.”

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

12. Dispozițiile Convenției de la Montréal privind răspunderea unui operator de transport aerian au fost integrate în 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 [5] (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”) [6], care a fost modificat, în acest scop, prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 [7].

13. Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede:

„Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.”

5 — JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170.

6 — O reglementare de acest gen există de asemenea cu privire la răspunderea operatorilor de transport pe mare al pasagerilor. Este vorba despre Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare (JO L 131, p. 24), care încorporează în dreptul comunitar Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

7 — JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146.

Apreciere

14. Având în vedere că întrebarea preliminară privește interpretarea unor dispoziții dintr-un tratat internațional, cu titlu introductiv, trebuie să se menționeze două elemente deduse din jurisprudența Curții, care, în opinia noastră, prezintă importanță pentru a se răspunde la întrebarea preliminară adresată.

15. În primul rând, Convenția de la Montréal, în calitate de acord încheiat în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE, face parte integrantă din ordinea juridică comunitară, astfel încât Curtea este competentă să se pronunțe, cu titlu preliminar, cu privire la interpretarea acesteia [8].

16. În al doilea rând, Convenția de la Montréal, în calitate de tratat internațional, trebuie interpretată în funcție de termenii utilizați în redactare și ținând seama de obiectivele acesteia. Articolul 31 din Convenția de la Viena din 23 mai 1969 cu privire la dreptul tratatelor și articolul 31 din Convenția de la Viena din 21 martie 1986 cu privire la dreptul tratatelor între state și organizații internaționale sau între organizații internaționale, care exprimă în acest sens dreptul internațional cutumiar general, precizează, referitor la acest aspect, 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 [9]. În această privință, trebuie să adăugăm și faptul că interpretarea Convenției de la Montréal realizată de Curte ar trebui să contribuie la aplicarea sa uniformă nu numai în cadrul Uniunii Europene, ci și între toate statele contractante.

17. În plus, trebuie să amintim că normele referitoare la răspunderea operatorului de transport aerian, care sunt prevăzute în capitolul III din Convenția de la Montréal, ce include în general dispoziții imperative, nu sunt exhaustive [10]. Dispozițiile acestui capitol prevăd principiile de bază privind răspunderea operatorului de transport aerian, cum ar fi, în special, faptele juridice în temeiul cărora se poate angaja răspunderea, cauzele de exonerare și limitele răspunderii. Reglementarea celorlalte aspecte legate de răspundere aparține sistemelor de drept naționale.

18. În această cauză, întrebarea preliminară atrage atenția Curții asupra răspunderii ce revine operatorului de transport aerian în situația unui prejudiciu care rezultă din pierderea bagajelor, în cazul de față, cu privire la limitele acestei răspunderi.

8 — A se vedea în acest sens Hotărârea din 30 aprilie 1974, Haegeman (181/73, Rec., p. 449, punctul 5), Hotărârea din 30 septembrie 1987, Demirel (12/86, Rec., p. 3719, punctul 7), Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 36), Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 43), și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 28).

9 — A se vedea în acest sens Hotărârea din 20 noiembrie 2001, Jany și alții, (C-268/99, Rec., p. I-8615, punctul 35), și Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 8, punctul 40).

10 — Trebuie să se constate că reglementarea are un caracter fragmentar, propriu tratatelor internaționale de acest fel.

19. Răspunderea civilă, care este în discuție în speță, presupune întotdeauna existența unui prejudiciu legat de un fapt juridic printr-o legătură de cauzalitate. Pierderea bagajelor se numără printre faptele juridice care pot angaja răspunderea operatorului de transport aerian în caz de prejudiciu, în temeiul articolelor 17, 18 și 19 din Convenția de la Montréal. Alte fapte juridice se referă la pasageri (deces, vătămare corporală sau întârziere în transport), la mărfuri (distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere în transport), precum și la bagaje (distrugere, deteriorare sau întârziere în transport).

20. În ceea ce privește faptele juridice mai sus menționate, Convenția de la Montréal distinge două regimuri diferite ale răspunderii operatorului de transport aerian în caz de prejudiciu. Răspunderea pentru prejudiciul intervenit în caz de deces sau de vătămare corporală suferită de un pasager este, în general, nelimitată, în timp ce răspunderea care intervine în toate celelalte situații, printre care se numără cea a pierderii bagajelor, este limitată în conformitate cu articolul 22 din Convenția de la Montréal.

21. În situația pierderii bagajelor, despre care se discută în cauză, limita răspunderii a fost stabilită la 1 000 de Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager [11]. Această limită a răspunderii reprezintă o limită financiară, așadar, un plafon de despăgubire, iar nu o limitare a conținutului răspunderii operatorului de transport astfel cum este definit acesta la articolul 17 alineatul (2) din Convenția de la Montréal. Or, în situația în care examinăm aspectul distincției dintre prejudiciu material și prejudiciu moral, ne referim la conținutul răspunderii în funcție de tipurile de prejudiciu. În orice caz, o limită a despăgubirii este întotdeauna aceeași, indiferent de conținutul acestei răspunderi.

22. În plus, Convenția de la Montréal utilizează numai o noțiune generală, aceea de „daună", fără a oferi vreo precizare în această privință. Nici în temeiul textului articolului 17 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, nici în cel al textului articolului 22 alineatul (2) din aceeași convenție nu se poate concluziona în sensul voinței statelor contractante de a limita răspunderea operatorului de transport la dauna materială sau, dimpotrivă, la dauna morală. De asemenea, Convenția de la Montréal nu precizează nici modul de despăgubire, cu alte cuvinte, dacă este necesar să se despăgubească un prejudiciu efectiv, un beneficiu nerealizat sau, de asemenea, orice alt prejudiciu care poate fi evaluat în bani. Revine dreptului național sarcina de a da conținut noțiunii „daună" și de a preciza modul de despăgubire.

23. Considerăm că, în conformitate cu cele de mai sus, Curtea ar trebui să răspundă la întrebarea preliminară în sensul că răspunderea operatorului de transport în situația pierderii bagajelor este limitată la suma totală de 1 000 de Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager, indiferent de tipul de prejudiciu și de modul de despăgubire a acestuia. Întrucât articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal prevede aplicarea aceleiași limite și în caz de distrugere, de deteriorare sau de întârziere, răspunsul este valabil și în aceste situații.

11 — Aceeași limită este prevăzută în caz de distrugere, de deteriorare sau de întârziere a bagajelor.

Concluzie

24. Având în vedere considerațiile de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona după cum urmează:

„Articolul 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, trebuie interpretat în sensul că, în ceea ce privește transportul bagajelor, răspunderea operatorului de transport în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma totală de 1 000 de Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager, indiferent de tipul de prejudiciu și de modul de despăgubire a acestuia."