



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

22 noiembrie 2012 \*

„Transporturi aeriene — Convenția de la Montréal — Articolul 22 alineatul (2) —  
Răspunderea transportatorilor cu privire la bagaje — Limitele în caz de distrugere, de pierdere, de  
deteriorare sau de întârziere a bagajelor — Bagaj comun mai multor pasageri — Înregistrare doar de  
unul dintre aceștia”

În cauza C-410/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de  
Audiencia Provincial de Barcelona (Spania), prin decizia din 15 iunie 2011, primită de Curte la  
1 august 2011, în procedura

**Pedro Espada Sánchez,**

**Alejandra Oviedo Gonzales,**

**Lucía Espada Oviedo,**

**Pedro Espada Oviedo**

împotriva

**Iberia Líneas Aéreas de España SA,**

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a treia, domnii  
K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul J. Mazák,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 23 mai 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnul Espada Sánchez și alții, de C. Chulio Purroy și de D. Miró García, abogados;
- pentru Iberia Líneas Aéreas de España SA, de J. Fillat Boneta și de M. Fillat Torné, abogados;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;

\* Limba de procedură: spaniola.

— pentru Comisia Europeană, de S. Pardo Quintillán și de K. Simonsson, în calitate de agenți,  
având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,  
pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal 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 L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 113, denumită în continuare „Convenția de la Montréal”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Espada Sánchez, doamna Oviedo Gonzales și cei doi copii minori ai acestora, Lucía și Pedro, pe de o parte, și compania aeriană Iberia Líneas Aéreas de España SA (denumită în continuare „Iberia”), pe de altă parte, cu privire la prejudiciul rezultat din pierderea bagajelor înregistrate cu ocazia unui transport aerian efectuat de această companie.

### Cadrul juridic

#### *Convenția de la Montréal*

- 3 La al treilea paragraf din preambulul Convenției de la Montréal, statele părți la această convenție „recunosc [...] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”.
- 4 Potrivit celui de al cincilea paragraf din preambulul menționat:  
„[...] 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 3 alineatul (3) din Convenția de la Montréal, intitulat „Pasageri și bagaje”, prevede:  
„Transportatorul eliberează pasagerului o etichetă de identificare pentru fiecare articol de bagaj înregistrat.”
- 6 Articolul 17 din această convenție, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor”, prevede la alineatele (2) și (4):  
„(2) 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. În cazul bagajelor neînregistrate, în special al obiectelor personale, transportatorul este răspunzător dacă dauna rezultă din vina sa sau a prepușilor sau a mandatarilor săi.

[...]

(4) Sub rezerva unor dispoziții contrare, în prezenta convenție termenul «bagaje» desemnează bagajele înregistrate, precum și bagajele neînregistrate.”

- 7 Articolul 22 din convenția menționată, care stabilește „[l]imitele răspunderii cu privire la întârzieri, bagaje și mărfuri”, în versiunea aplicabilă faptelor din cauza principală, prevede la alineatul (2):

„La transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1 000 de drepturi speciale de tragere 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.”

### *Reglementarea Uniunii*

- 8 Convenția de la Montréal a intrat în vigoare, în ceea ce privește Comunitatea, la 28 iunie 2004.
- 9 Potrivit considerentului (1) al Deciziei 2001/539:

„Este necesar ca operatorii de transport aerian din Comunitatea Europeană să-și deruleze operațiunile în baza unor norme clare și unitare cu privire la responsabilitatea ce le revine în caz de daune și ca aceste norme să fie identice cu cele care se aplică operatorilor de transport din țări terțe.”

- 10 Articolul 1 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 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 L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), prevede:

„Prezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montréal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare. [...]”

- 11 Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 are următorul cuprins:

„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.”

- 12 Potrivit considerentului (12) al Regulamentului nr. 889/2002, „[l]imitele uniforme ale răspunderii în cazul pierderii, deteriorării sau distrugerii bagajelor și daunelor provocate de întârzieri, care se aplică tuturor operațiunilor de transport efectuate de operatorii de transport comunitari, asigură reguli simple și clare atât pentru pasageri, cât și pentru companiile aeriene și permit pasagerilor să stabilească dacă este necesară o asigurare suplimentară”.

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

- 13 Domnul Espada Sánchez, doamna Oviedo Gonzáles și cei doi copii minori ai acestora s-au îmbarcat, la 1 august 2008, pe un zbor al companiei Iberia între Barcelona (Spania) și Paris (Franța). Bagajele acestei familii de patru persoane erau repartizate în două valize. Acestea au fost pierdute în timpul zborului și nu au fost recuperate.

- 14 Din acest motiv, cei patru pasageri solicită din partea Iberia, în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, daune interese în cuantum de 4 400 de euro, care corespund cu 4 000 de drepturi speciale de tragere (denumite în continuare „DST”), însemnând 1 000 DST pentru fiecare pasager.
- 15 Prin Hotărârea din 18 martie 2010, Juzgado Mercantil n° 2 de Barcelona le-a admis în parte cererea și a obligat Iberia la plata sumei de 600 de euro majorată cu dobânzile legale.
- 16 Sesizată cu apel împotriva acestei hotărâri, Audiencia Provincial de Barcelona manifestă îndoieli cu privire la interpretarea articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal. În această privință, respectiva instanță subliniază că nu este exclus ca, în temeiul dispoziției menționate, interpretată în lumina articolului 3 alineatul (3) din această convenție, să aibă dreptul la o compensație pentru pierderea bagajului numai pasagerul care a obținut eticheta de identificare la care face referire această ultimă dispoziție.
- 17 În aceste condiții, Audiencia Provincial de Barcelona a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Limita de 1 000 [DST] pentru fiecare pasager, prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din [Convenția de la Montréal] cu privire la răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajului coroborat cu articolul 3 alineatul (3) din aceeași convenție, trebuie interpretată ca limită maximă pentru fiecare dintre pasageri, în cazul în care mai mulți pasageri călătoresc și înregistrează împreună bagajul comun, indiferent dacă numărul articolelor de bagaj înregistrate este inferior celui al pasagerilor?
- 2) Sau, dimpotrivă, limita de despăgubire prevăzută la această dispoziție trebuie interpretată în sensul că pentru fiecare articol de bagaj înregistrat poate exista numai un pasager care are dreptul să solicite compensația și, prin urmare, limita maximă de despăgubire se stabilește pentru un singur pasager, deși este confirmat faptul că bagajul pierdut și înregistrat cu o singură etichetă aparține mai multor pasageri?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

- 18 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal coroborat cu articolul 3 alineatul (3) din aceasta trebuie interpretat în sensul că dreptul la compensație și limita răspunderii transportatorului în cazul pierderii bagajelor sunt de asemenea aplicabile pasagerului care solicită această compensație pentru pierderea unui bagaj înregistrat pe numele altui pasager.
- 19 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede că 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.
- 20 Întrucât dispozițiile acestei convenții fac parte integrantă, de la intrarea ei în vigoare, din ordinea juridică a Uniunii, Curtea este, așadar, competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea acesteia, cu respectarea normelor de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru Uniune (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 februarie 2010, Brita, C-386/08, Rep., p. I-1289, punctele 39-42, și Hotărârea din 6 mai 2010, Walz, C-63/09, Rep., p. I-4239, punctele 20 și 22, precum și jurisprudența citată).

- 21 Cu privire la acest ultim aspect, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că, deși nu este obligatorie nici pentru Uniune, nici pentru toate statele membre, Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor din 23 mai 1969 reflectă regulile dreptului cutumiar internațional, care, ca atare, sunt obligatorii pentru instituțiile Uniunii și fac parte din ordinea sa juridică (Hotărârea Brita, citată anterior, punctul 42).
- 22 Astfel, articolul 31 din această convenție precizează că un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință, potrivit sensului obișnuit care urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său (Hotărârea din 15 iulie 2010, Hengartner și Gasser, C-70/09, Rep., p. I-7233, punctul 36 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea Walz, citată anterior, punctul 23 și jurisprudența citată).
- 23 Rezultă, în esență, din articolul 17 alineatul (2) din Convenția de la Montréal că transportatorul este răspunzător, între altele, pentru dauna survenită în cazul pierderii bagajului. Articolul 22 alineatul (2) din aceeași convenție prevede, printre altele, că „la transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de [...] pierdere [...] este limitată la suma de 1 000 [DST] pentru fiecare pasager”.
- 24 Rezultă din dispozițiile menționate la punctul anterior că, pe de o parte, dauna suferită în caz de pierdere a bagajului este cea care angajează răspunderea operatorului de transport aerian și că, pe de altă parte, pasagerul este cel care are dreptul la repararea daunei suferite, în limitele stabilite în aceste dispoziții.
- 25 De altfel, reiese din articolul 17 alineatul (2) din Convenția de la Montréal că operatorul de transport aerian este răspunzător pentru daunele cauzate de pierderea tuturor bagajelor care aparțin pasagerilor, atât cele înregistrate, cât și cele neînregistrate. Această constatare este de asemenea confirmată de utilizarea, fără o precizare suplimentară, la articolul 22 alineatul(2) din Convenția de la Montréal, a termenului „bagaje”, definit la articolul 17 alineatul (4) din aceeași convenție ca desemnând, în lipsa unor dispoziții contrare, „bagajele înregistrate, precum și bagajele neînregistrate”.
- 26 Această interpretare nu poate fi pusă în discuție de articolul 3 alineatul (3) din Convenția de la Montréal, potrivit căruia „transportatorul eliberează pasagerului o etichetă de identificare pentru fiecare articol de bagaj înregistrat”. Contrar celor susținute de Iberia și de Comisia Europeană, această dispoziție se limitează, astfel cum a arătat în mod întemeiat guvernul german, să impună operatorului de transport aerian o obligație de identificare a bagajelor înregistrate și nu permite să se deducă faptul că dreptul la compensație în cazul pierderii bagajului și limitarea aferentă, prevăzute la articolul 22 alineatul (2) din această convenție, ar exista doar în beneficiul pasagerilor care au înregistrat unul sau mai multe bagaje.
- 27 Astfel, dispozițiile relevante ale Convenției de la Montréal trebuie interpretate, coroborat, în sensul că transportatorul trebuie să fie considerat răspunzător pentru despăgubirea unui pasager, în cazul pierderii unui bagaj înregistrat pe numele altui pasager care a luat același zbor, în măsura în care în acest bagaj pierdut se găseau obiectele acestui prim pasager, a căror pierdere generează prejudiciul suferit. În consecință, Convenția de la Montréal recunoaște nu doar pasagerului care a înregistrat individual propriul bagaj, ci și celui ale cărui obiecte se găseau în bagajul înregistrat de un alt pasager care a luat același zbor, în cazul pierderii acestor obiecte, un drept individual la compensare potrivit modalităților stabilite în prima teză a articolului 17 alineatul (2) din convenția menționată și în limitele stabilite la articolul 22 alineatul (2) din aceasta.
- 28 Această concluzie este de altfel confirmată de obiectivele care au fost avute în vedere la adoptarea Convenției de la Montréal.
- 29 În această privință, trebuie amintit că al treilea paragraf din preambulul convenției menționate recunoaște „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor în transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”. Or, aceste

două obiective ar fi cu siguranță repuse în discuție dacă pasagerul ale cărui obiecte se găseau în bagajul înregistrat de un alt pasager care a luat același zbor nu ar putea obține, cu titlu personal, nicio reparare a prejudiciului suferit în cazul pierderii acestora din urmă.

- 30 Mai mult, ținând cont de aceste obiective, părțile la convenția menționată au decis să prevadă un regim de răspundere strictă, care implică totodată faptul că trebuie menținut un „echilibru echitabil al intereselor”, în special în ceea ce privește interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor (a se vedea Hotărârea Walz, citată anterior, punctele 31 și 33). În scopul menținerii unui astfel de echilibru, Convenția de la Montréal prevede, în anumite ipoteze – în special potrivit articolului 22 alineatul (2) din aceasta, în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere a bagajelor –, limitarea obligației de răspundere care revine transportatorilor, limitarea despăgubirii care rezultă din aceasta trebuind să fie aplicată „pentru fiecare pasager” (a se vedea Hotărârea Walz, citată anterior, punctul 34).
- 31 Or, nu acesta ar fi cazul dacă obiectele unui pasager care se găsesc în bagajul unui alt pasager, înregistrat de acesta din urmă, ar trebui excluse din dreptul la compensație prevăzut de convenția menționată pentru motivul că respectivul bagaj nu a fost înregistrat de acest prim pasager.
- 32 De altfel, nu se poate susține în mod valabil că recunoașterea dreptului la compensație prevăzut la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal în favoarea pasagerului ale cărui obiecte se găseau în bagajul înregistrat de un alt pasager ar aduce atingere echilibrului echitabil al intereselor, întrucât ar avea ca efect să se impună operatorilor de transport aerian o sarcină de reparare foarte împovărătoare, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită, chiar să blocheze, activitatea economică a acestora și ar fi, în consecință, contrară acestei convenții.
- 33 În această privință, mai întâi, trebuie să se sublinieze că o astfel de recunoaștere nu împiedică cu nimic posibilitatea operatorilor de transport aerian de a identifica și de a calcula în mod clar, pentru fiecare pasager, sarcina de reparare susceptibilă să li se impună.
- 34 De asemenea, nu se poate considera că această sarcină potențială compromite sau blochează activitatea economică a transportatorilor menționați. Astfel, trebuie subliniat că limitările răspunderii, menționate la punctul 29 din prezenta hotărâre, operează în beneficiul operatorilor de transport aerian și că, în ceea ce privește bagajele, limita prevăzută constituie, în aplicarea articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, o limită maximă de despăgubire care nu poate fi, prin urmare, dobândită în mod automat și într-un quantum fix de fiecare pasager în cazul pierderii bagajului. De altfel, conform articolului 17 alineatul (2) din această convenție, transportatorul nu este răspunzător dacă și în măsura în care dauna a survenit datorită unui defect al bagajului, calității sau viciului acestuia.
- 35 În sfârșit, trebuie amintit că, în scopul despăgubirii prevăzute la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, pasagerii în cauză, sub controlul instanței naționale, au obligația de a stabili potrivit cerințelor legale conținutul bagajelor rătăcite, precum și faptul că bagajul înregistrat pe numele unui alt pasager conținea efectiv obiectele unui alt pasager care a luat același zbor. În această privință, instanța națională poate să țină cont de faptul că acești pasageri sunt membrii aceleiași familii, și-au cumpărat biletele împreună ori s-au înregistrat în același moment.
- 36 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal coroborat cu articolul 3 alineatul (3) din aceasta trebuie interpretat în sensul că dreptul la compensație și limita răspunderii transportatorului în cazul pierderii bagajelor sunt de asemenea aplicabile pasagerului care solicită această compensație pentru pierderea unui bagaj înregistrat pe numele altui pasager, în măsura în care acest bagaj pierdut conținea efectiv obiectele primului pasager.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 37 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 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal 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, coroborat cu articolul 3 alineatul (3) din convenția menționată trebuie interpretat în sensul că dreptul la compensație și limita răspunderii transportatorului în cazul pierderii bagajelor sunt de asemenea aplicabile pasagerului care solicită această compensație pentru pierderea unui bagaj înregistrat pe numele altui pasager, în măsura în care acest bagaj pierdut conținea efectiv obiectele primului pasager.**

Semnături