

WALZ

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

6 mai 2010*

În cauza C-63/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Spania), prin decizia din 20 ianuarie 2009, primită de Curte la 13 februarie 2009, în procedura

Axel Walz

împotriva

Clickair SA,

* Limba de procedură: spaniola.

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii E. Juhász, J. Malenovský (raportor) și D. Šváby, judecători,

avocat general: domnul J. Mazák,
grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 10 decembrie 2009,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Walz, de J.-P. Mascaray Martí, abogado;

— pentru Clickair SA, de doamna E. Rodés Casas, procuradora, și de I. Soca Torres, abogado;

— pentru Comisia Europeană, de doamna L. Lozano Palacios și de domnul K. Simonsson, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 ianuarie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare 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. 39, 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 Walz, pasager al companiei aeriene Clickair SA (denumită în continuare „Clickair”), pe de o parte, și aceasta din urmă, pe de altă parte, cu privire la despăgubirea prejudiciului rezultat din pierderea bagajelor înregistrate cu ocazia unui transport aerian efectuat de această companie.

Cadrul juridic

Reglementarea Uniunii

- 3 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. [...]”

- 4 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.”

Convenția de la Montréal

5 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”

6 Conform 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 [...]”

7 Capitolul III din Convenția de la Montréal este intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”.

8 Articolul 17 din această convenție, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor”, prevede:

„(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.

(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 mandatarilor săi.

[...]"

- 9 Articolul 22 din convenția menționată stabilește „limitele răspunderii cu privire la întârzieri, bagaje și mărfuri” după cum urmează:

„[...]

(2) La transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1 000 DST [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.

[...]"

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

- 10 La 14 aprilie 2008, domnul Walz a formulat împotriva Clickair o acțiune judiciară prin care a solicitat obligarea acesteia la plata unei despăgubiri pentru pierderea bagajelor înregistrate cu ocazia unui transport aerian efectuat de această companie de la Barcelona (Spania) la Porto (Portugalia).
- 11 Domnul Walz solicită o despăgubire al cărei quantum 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.
- 12 Clickair a refuzat cererea domnului Walz, arătând, în special, că despăgubirea solicitată depășește limita răspunderii pentru pierderea bagajelor, în quantum de 1 000 DST, stabilită la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal.
- 13 Întrucât litigiul a rezultat din condițiile de executare a unui transport aerian efectuat de un operator de transport din cadrul Uniunii Europene între două orașe situate în state membre diferite, Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona, sesizat cu soluționarea acestui litigiu, a aplicat Regulamentul nr. 2027/97.
- 14 Instanța a arătat astfel că, referitor la răspunderea operatorilor de transport din cadrul Uniunii în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora pe teritoriul Uniunii, Regulamentul nr. 2027/97 se limitează să pună în aplicare dispozițiile pertinente din Convenția de la Montréal. Prin urmare, instanța ridică problema interpretării care trebuie dată anumitor dispoziții, printre care figurează articolul 22 alineatul (2) din această convenție, care stabilește limita răspunderii operatorilor de transport aerian în situația pierderii bagajelor.

- 15 În această privință, instanța de trimitere invocă o jurisprudență a Audiencia Provincial de Barcelona. Astfel, prin hotărârea pronunțată la 2 iulie 2008, această instanță a considerat că limita mai sus menționată nu include, împreună, și prejudiciul material și cel moral, dar a considerat că, pe de o parte, prejudiciului material i se aplica această limită de 1 000 DST, în timp ce, pe de altă parte, prejudiciului moral i se aplica o altă limită, în același cuantum de 1 000 DST, astfel încât limita totală care rezultă din cumularea daunelor materiale și morale ar fi de 2 000 DST.
- 16 Nefiind însă de acord cu această interpretare, instanța de trimitere a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Limita răspunderii prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția [de la Montréal] se referă atât la daunele și prejudiciile materiale, cât și la cele morale care rezultă din pierderea bagajelor?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 17 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă termenul „prejudiciu”, pe care se întemeiază articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, care stabilește limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul rezultat, în special, din pierderea bagajelor, trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale.
- 18 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, referitor la răspunderea operatorilor de transport din cadrul Uniunii în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora pe teritoriul Uniunii, Regulamentul nr. 2027/97, aplicabil în speță,

pune în aplicare dispozițiile pertinente ale Convenției de la Montréal. Din articolul 3 alineatul (1) din acest regulament reiese, în special, că răspunderea operatorilor de transport aerian din cadrul Uniunii cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere. În consecință, instanța de trimitere solicită interpretarea dispozițiilor pertinente din această convenție.

- 19 Convenția de la Montréal, semnată de Comunitate la 9 decembrie 1999 în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE, a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539 și a intrat în vigoare, în ceea ce privește Comunitatea, la 28 iunie 2004.
- 20 Întrucât dispozițiile acestei convenții fac parte integrantă, de la intrarea în vigoare a acesteia, din ordinea juridică a Uniunii, Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea acesteia (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 30 aprilie 1974, Haegeman, 181/73, Rec., p. 449, punctele 2, 4 și 5, precum și, cu privire la Convenția de la Montréal, Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 36, și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 28).
- 21 Întrucât Convenția de la Montréal nu cuprinde nicio definiție a termenilor „prejudiciu” și „daună”, trebuie subliniat de la început că, având în vedere obiectul convenției menționate, care este de a unifica normele referitoare la transportul aerian internațional, acești termeni trebuie interpretați într-un mod uniform și autonom, în pofida sensurilor diferite date acestor noțiuni în dreptul intern al fiecăruia dintre statele părți la această convenție.
- 22 În aceste condiții, termenii „prejudiciu” și „daună” cuprinși într-o convenție internațională trebuie să fie interpretați în conformitate cu normele de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru Uniune.

- 23 În această privință, articolul 31 din Convenția privind dreptul tratatelor, semnată la Viena la 23 mai 1969, care codifică normele de drept internațional general, 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, între altele, Avizul 1/91 din 14 decembrie 1991, Rec., p. I-6079, punctul 14, precum și Hotărârea din 1 iulie 1993, Metalsa, C-312/91, Rec., p. I-3751, punctul 12, Hotărârea din 2 martie 1999, Eddline El-Yassini, C-416/96, Rec., p. I-1209, punctul 47, și Hotărârea din 20 noiembrie 2001, Jany și alții, C-268/99, Rec., p. I-8615, punctul 35).
- 24 Trebuie precizat mai întâi că termenul „préjudice”, care este prevăzut atât în titlul capitolului III, cât și la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, trebuie privit, în scopul interpretării acestei convenții, ca fiind sinonim celui de „dommage”, acest din urmă termen fiind menționat în titlul și la alineatul (2) ale articolului 17 din convenția menționată. Astfel, din celelalte versiuni lingvistice autentice ale Convenției de la Montréal reiese că un termen identic (daño în versiunea în limba spaniolă, „damage” în versiunea în limba engleză) este utilizat pentru a desemna atât „préjudice”, cât și „dommage”, în sensul versiunii franceze a acestei convenții. În plus, deși versiunea în limba rusă a convenției menționate, ca și versiunea în limba franceză, utilizează doi termeni, și anume „вред” (daună) și „повреждение” (vătămare), acești doi termeni, care au o rădăcină comună și care sunt utilizați fără distincție, trebuie de asemenea să fie considerați sinonimi în scopul interpretării aceleiași convenții.
- 25 În continuare, cu privire la contextul în care se menționează termenul „prejudiciu” la articolul 17 din Convenția de la Montréal, trebuie să se sublinieze, după cum s-a arătat la punctul precedent din prezenta hotărâre, că acest termen figurează de asemenea chiar în titlul capitolului III din această convenție, din care dispoziția menționată face parte. Prin urmare, în lipsa unor indicații contrare prevăzute în convenția menționată, termenul trebuie să aibă un sens identic în fiecare loc în care este utilizat în cadrul acestui capitol.
- 26 În plus, articolul 22 din Convenția de la Montréal, care face parte el însuși din capitolul III menționat și deci din contextul pertinent, limitează răspunderea operatorului de transport în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere, ceea ce implică faptul că natura prejudiciului suferit de pasager este irelevantă în această privință.

- 27 În sfârșit, pentru a preciza sensul obișnuit ce trebuie să fie dat termenilor „prejudiciu” și „daună” în temeiul normei de interpretare menționate la punctul 23 din prezenta hotărâre, trebuie amintit că există, desigur, o noțiune de daună, de origine neconvențională, comună tuturor subsistemelor de drept internațional. Astfel, potrivit articolului 31 alineatul (2) din Articolele privind răspunderea statului pentru o faptă considerată ilicită la nivel internațional, elaborate de Comisia de Drept Internațional a Națiunilor Unite și cu privire la care Adunarea Generală a organizației menționate a luat notă prin Rezoluția 56/83 din 12 decembrie 2001, „[p]rejudiciul include orice daună, atât materială, cât și morală [...]”.
- 28 Cele două aspecte ale noțiunii de daună, astfel cum reies acestea din dispoziția mai sus menționată, care are în vedere în această privință tocmai codificarea stadiului actual al dreptului internațional general, pot fi considerate, pentru acest motiv, că exprimă împreună sensul obișnuit ce trebuie dat acestei noțiuni în dreptul internațional. În plus, trebuie să se arate că nimic din Convenția de la Montréal nu indică faptul că statele contractante au înțeles să atribuie noțiunii de daună, în contextul regimului unei răspunderi armonizate în dreptul aerian internațional privat, un sens special și să deroge de la sensul său obișnuit. Astfel, noțiunea de daună, așa cum rezultă din dreptul internațional general, rămâne aplicabilă, în conformitate cu articolul 31 alineatul 3 litera c) din Convenția cu privire la dreptul tratatelor, citată anterior, în relațiile dintre părțile la Convenția de la Montréal.
- 29 Din aceasta rezultă că termenii „prejudiciu” și „daună”, prevăzuți în capitolul III din Convenția de la Montréal, trebuie să fie interpretați în sensul că includ atât daunele de natură materială, cât și pe cele de natură morală.
- 30 Această concluzie este coroborată și cu obiectivele care au fost avute în vedere la adoptarea Convenției de la Montréal.
- 31 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu al treilea paragraf din preambulul Convenției de la Montréal, statele părți la această convenție, conștiente de „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian

internațional și [de] necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, au decis să prevadă un regim strict de răspundere a operatorilor de transport aerian.

- 32 Astfel, cu privire în special la daunele intervenite în caz de distrugere, de pierdere sau de deteriorare a bagajelor înregistrate, operatorul de transport, potrivit articolului 17 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, este prezumat răspunzător pentru aceste daune, „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”.
- 33 Un asemenea regim strict al răspunderii implică însă, astfel cum rezultă de altfel de la al cincilea paragraf din preambulul Convenției de la Montréal, faptul că trebuie menținut un „echilibru echitabil al intereselor”, în special în ceea ce privește interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor.
- 34 În scopul de a menține un asemenea echilibru, statele contractante au convenit, în anumite ipoteze – în special, potrivit articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere a bagajelor –, să limiteze obligația de răspundere care revine operatorilor de transport aerian. Limitarea despăgubirii care rezultă trebuie să fie aplicată „pentru fiecare pasager”.
- 35 Rezultă că „echilibrul echitabil al intereselor” mai sus menționat impune, în diferitele ipoteze în care operatorul de transport este obligat să răspundă în temeiul capitolului III din Convenția de la Montréal, existența unor limite clare ale despăgubirii, care să se raporteze la integralitatea prejudiciului suferit de fiecare pasager în fiecare dintre aceste ipoteze, independent de natura prejudiciului cauzat acestuia din urmă.

- 36 Într-adevăr, o limitare a despăgubirii astfel concepută permite pasagerilor să fie despăgubiți, cu ușurință și repede, fără ca prin aceasta 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.
- 37 Reiese din aceasta că diferitele limitări ale despăgubirii menționate în capitolul III din Convenția de la Montréal, inclusiv cea stabilită la articolul 22 alineatul (2) din această convenție, trebuie să fie aplicate integralității prejudiciului cauzat, independent de natura materială sau morală a acestuia.
- 38 În plus, articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal prevede posibilitatea pentru pasageri de a face o declarație specială privind interesul la momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului. Această posibilitate confirmă că limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul care rezultă din pierderea bagajelor prevăzută la articolul menționat este, în lipsa oricărei declarații, o limită absolută, care acoperă atât daunele morale, cât și daunele materiale.
- 39 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că termenul „prejudiciu”, pe care se întemeiază articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, care stabilește limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul rezultat, în special, din pierderea bagajelor, trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 40 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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:

Termenul „prejudiciu”, pe care se întemeiază articolul 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, care stabilește limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul rezultat, în special, din pierderea bagajelor, trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale.

Semnături