



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

22 noiembrie 2012 *

„Transporturi aeriene — Compensarea și asistența acordată pasagerilor — Refuzul la îmbarcare, anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor — Termen de introducere a acțiunii”

În cauza C-139/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Audiencia Provincial de Barcelona (Spania), prin decizia din 14 februarie 2011, primită de Curte la 21 martie 2011, în procedura

Joan Cuadrench Moré

împotriva

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

CURTEA (Camera a treia),

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

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnul Cuadrench Moré, de J.-P. Mascaray Martí, abogado;
- pentru Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, de M. C. de Yzaguirre y Morer, Procuradora, și de J. M. Echegaray Fraile, abogado;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson, în calitate de agent,

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

* Limba de procedură: spaniola.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Cuadrench Moré, pe de o parte, și Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (denumită în continuare „KLM”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a-l despăgubi ca urmare a anulării unui zbor.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

Convenția de la Varșovia

- 3 Potrivit articolului 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, astfel cum a fost modificată și completată prin Protocolul de la Haga din 28 septembrie 1955, prin Convenția de la Guadalajara din 18 septembrie 1961, prin Protocolul de la Guatemala din 8 martie 1971, precum și prin cele patru protocoale adiționale de la Montréal din 25 septembrie 1975 (denumită în continuare „Convenția de la Varșovia”), „[t]ransportatorul 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. [...]”
- 4 Articolul 19 din Convenția de la Varșovia prevede:
„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri.”
- 5 Articolul 29 din Convenția de la Varșovia prevede:
„(1) Acțiunea în răspundere trebuie introdusă, sub sancțiunea decăderii, într-un termen de doi ani de la data sosirii la destinație sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească sau de la oprirea transportului.
(2) Modul de calculare a termenului este stabilit de legea instanței sesizate.”

Convenția de la Montréal

- 6 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost 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. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montréal”). Această

convenție a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004. Începând cu această dată și, în special, între statele membre, Convenția de la Montréal are întâietate față de Convenția de la Varșovia, în temeiul articolului 55 din cea dintâi.

7 Articolul 19 din Convenția de la Montréal prevede:

„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. [...]”

8 Articolul 35 din Convenția de la Montréal, intitulat „Termenul de introducere a acțiunii în răspundere”, este identic cu articolul 29 din Convenția de la Varșovia.

Dreptul Uniunii

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

9 Prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), legiuitorul Uniunii a intenționat să amelioreze nivelul de protecție a pasagerilor care sunt victime ale accidentelor aeriene prin introducerea unor dispoziții destinate să se substituie, în ceea ce privește transportul aerian între state membre, anumitor dispoziții din Convenția de la Varșovia, în așteptarea unei reexaminări și a unei revizuirii aprofundate a acestei convenții.

10 Articolul 1 din Regulamentul nr. 2027/97 prevede:

„Prezentul regulament stabilește obligațiile operatorilor de transport aerian comunitari privind răspunderea față de călători în caz de accident pentru daunele suferite în cazul decesului sau rănirii unui călător sau altei vătămări corporale suferite de un călător, în cazul în care accidentul care a produs dauna a avut loc la bordul unui avion sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.

[...]”

Regulamentul nr. 261/2004

11 Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian în conformitate cu articolul 7 [...]”

12 Articolul 6 din regulamentul menționat prevede obligațiile în materie de asistență pentru pasageri care revin operatorilor de transport aerian în caz de întârziere a zborului.

13 Articolul 7 alineatul (1) din același regulament are următorul cuprins:

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 [de] kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 [de] kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 [de] și 3 500 [de] kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[...]”

- 14 Nicio dispoziție din Regulamentul nr. 261/2004 nu precizează termenul în care trebuie introduse acțiunile pentru a obține respectarea drepturilor garantate de regulamentul menționat.

Dreptul spaniol

- 15 Reglementarea națională aplicabilă prevede un termen de 10 ani pentru acțiunile pentru care nu s-a prevăzut un alt termen.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 16 Domnul Cuadrench Moré a efectuat la KLM o rezervare pentru un zbor prevăzut la 20 decembrie 2005, cu plecare de la Shanghai (China) către Barcelona (Spania). Zborul KL 0896, care trebuia să efectueze această cursă, a fost anulat, ceea ce l-a obligat pe domnul Cuadrench Moré să călătorească a doua zi cu o altă companie, via München (Germania).
- 17 La 27 februarie 2009, domnul Cuadrench Moré a introdus la Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona o acțiune împotriva KLM prin care a solicitat, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, o compensație de 2 990 de euro, majorată cu dobânzi și cheltuieli de judecată, ca despăgubire pentru prejudiciile cauzate de anularea zborului în cauză.
- 18 În această privință, KLM a arătat că acțiunea era prescrisă, pentru motivul că termenul de doi ani prevăzut la articolul 29 din Convenția de la Varșovia, în care trebuie introduse acțiunile în răspundere împotriva operatorilor de transport aerian, expirase.
- 19 Prin hotărârea din 26 mai 2009, Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona a obligat KLM la plata sumei de 600 de euro, majorată cu dobânzile legale, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. În hotărârea sa, această instanță a respins motivul de apărare invocat de KLM, considerând că nici termenul de prescripție prevăzut la articolul 29 din Convenția de la Varșovia, nici cel prevăzut la articolul 35 din Convenția de la Montréal nu erau aplicabile în cauză, din moment ce era aplicabil Regulamentul nr. 261/2004. Având în vedere lipsa unei prevederi exprese a acestui regulament care să stabilească termenul în care trebuie introduse acțiunile în legătură cu acesta, instanța menționată a considerat că era aplicabilă reglementarea spaniolă.
- 20 Sesizată cu apel, Audiencia Provincial de Barcelona apreciază că, în lipsa unei dispoziții exprese în materie în Regulamentul nr. 261/2004, Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403), precum și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rep., p. I-11061), ambele coroborate cu Hotărârea din 22 octombrie 2009, Bogiatzi (C-301/08, Rep., p. I-10185), nu permit să se identifice cu suficientă precizie termenul de introducere a acțiunii aplicabil.

- 21 În acest context, Audiencia Provincial de Barcelona a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„[Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că, în ceea ce privește termenul de introducere a acțiunilor, este aplicabil articolul 35 din Convenția de la Montréal, care prevede un termen de doi ani, sau trebuie să se considere că este aplicabilă o altă normă [din dreptul Uniunii] sau dreptul național?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 22 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că termenul în care trebuie introduse acțiunile având ca obiect plata compensației prevăzute la articolele 5 și 7 din acest regulament este stabilit de articolul 35 din Convenția de la Montréal sau în conformitate cu alte dispoziții și, în special, cu normele fiecărui stat membru în materia prescripției acțiunilor.
- 23 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în cazul anulării unui zbor și sub rezerva ca acest lucru să se datoreze unor circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate, articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 recunosc pasagerilor un drept la compensație care variază în funcție de distanța și de destinația zborului în cauză, drept de care acești pasageri se pot prevala, la nevoie, în fața instanțelor naționale.
- 24 În acest scop, nu se contestă că Regulamentul nr. 261/2004 nu conține nicio prevedere cu privire la termenul de prescripție al acțiunilor introduse la instanțele naționale și având ca obiect plata compensației prevăzute la articolele 5 și 7 din acest regulament.
- 25 Or, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că, în lipsa unei reglementări a Uniunii în acest domeniu, revine ordinii juridice a fiecărui stat membru sarcina de a reglementa modalitățile procedurale aplicabile acțiunilor destinate să asigure protecția drepturilor conferite justițiabililor de dreptul Uniunii, cu condiția ca aceste modalități să respecte principiile echivalenței și efectivității (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 noiembrie 2010, Fuß, C-429/09, Rep., p. I-12167, punctul 72).
- 26 În consecință, termenul în care trebuie introduse acțiunile având ca obiect plata compensației prevăzute la articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 se stabilește de dreptul național al fiecărui stat membru, cu condiția ca aceste modalități să respecte principiile echivalenței și efectivității.
- 27 Această constatare nu poate fi repusă în discuție, contrar celor susținute de KLM, prin faptul că articolul 29 din Convenția de la Varșovia și articolul 35 din Convenția de la Montréal prevăd că acțiunea în stabilirea răspunderii în temeiul drepturilor recunoscute de aceste convenții trebuie introdusă, sub sancțiunea decăderii, într-un termen de doi ani de la data sosirii la destinație sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească sau de la data încetării transportului.
- 28 Astfel, măsura de compensare prevăzută la articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 se situează în afara domeniului de aplicare al Convenției de la Varșovia și al celei de la Montréal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, punctul 55).
- 29 În consecință, nu trebuie să se considere că prescripția de doi ani stabilită la articolul 29 din Convenția de la Varșovia și la articolul 35 din Convenția de la Montréal se aplică acțiunilor introduse, în special, în temeiul articolelor 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

- 30 Această constatare nu poate fi contrazisă nici de Hotărârea Bogiatzi, citată anterior, în care Curtea a statuat că Regulamentul nr. 2027/97 trebuie interpretat în sensul că nu se opune aplicării articolului 29 din Convenția de la Varșovia într-o situație în care un călător solicită angajarea răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul suferit cu ocazia unui zbor între statele membre.
- 31 Trebuie să se sublinieze, în această privință, că, astfel cum reiese din articolul 1 din Regulamentul nr. 2027/97, în versiunea în vigoare la data faptelor care au determinat pronunțarea Hotărârii Bogiatzi, citată anterior, regulamentul menționat se referă la răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accident, care este vizată de asemenea la articolul 17 din Convenția de la Varșovia.
- 32 Regulamentul nr. 2027/97 avea ca obiect doar să înlocuiască, în ceea ce privește transportul aerian între state membre, anumite dispoziții mai favorabile pasagerilor victime ale accidentelor aeriene cu cele prevăzute de Convenția de la Varșovia, fără a înlătura cu toate acestea aplicarea dispozițiilor rămase, printre care figurau, în special, modalitățile de exercitare a acțiunii în stabilirea răspunderii prevăzută la articolul 29 din această convenție (a se vedea în acest sens Hotărârea Bogiatzi, citată anterior, punctele 41-44). În schimb, Regulamentul nr. 261/2004 instituie un regim de reparare standardizată și imediată a prejudiciilor pe care le constituie neplăcerile cauzate de întârzierile și de anulările zborurilor, care are întâietate față de Convenția de la Montréal și, prin urmare, este autonom în raport cu regimul care rezultă din aceasta (a se vedea în acest sens Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctele 46, 55 și 57, precum și jurisprudența citată).
- 33 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că termenul în care trebuie introduse acțiunile având ca obiect plata compensației prevăzute la articolele 5 și 7 din acest regulament este stabilit în conformitate cu normele fiecărui stat membru în materia prescripției acțiunilor.

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 treia) declară:

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că termenul în care trebuie introduse acțiunile având ca obiect plata compensației prevăzute la articolele 5 și 7 din acest regulament este stabilit în conformitate cu normele fiecărui stat membru în materia prescripției acțiunilor.

Semnături